







J. TROUEN & CO.
BOOKSELLERS AND BINDERS,
19 Rue Scribe, PARIS;
16 Beaver Street, NEW YORK.

LA MARINE MILITAIRE

DE LA FRANCE

SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XVI

DU MÊME AUTEUR

Antonin le Pieux et son temps. Essai sur l'histoire de l'empire romain au milieu du deuxième siècle (138-161). Ouvrage couronné par l'Académie française. Paris, THORIN, 1888 ; in-8.

L'Éducation politique de Louis XIV. Ouvrage couronné par l'Académie française. Paris, HACHETTE, 1898 ; in-8.

La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV. Ouvrage couronné par l'Académie des sciences morales et politiques. Paris, CHAMPION, 1902 ; in-8.

Un Utopiste inconnu. Les Codicilles de Louis XIII. Paris, ÉMILE PAUL, 1903 ; in-8.

P. Clodius Pulcher. (Tirage à part de la *Revue historique.*) Paris, 1889 ; in-8.

Louis XIV. La Monarchie absolue. Gouvernement, administration, société. (LAVISSE et RAMBAUD, *Histoire générale...*, t. VI, chap. IV. Paris, ARM. COLIN, 1895.)

Une Curiosité calligraphique et polyglotte de la Bibliothèque nationale, avec deux dessins inédits de Sébastien Le Clerc. (Tirage à part de la *Revue des Études historiques.*) Paris, 1900 ; in-8.

La Marine militaire et son rôle dans la grandeur de la France. Paris, au siège de la Ligue maritime française, 1901.

« *Le Maître de la mer.* » Paris, au siège de la Ligue maritime française, 1904.

Histoire romaine (en collaboration avec M. P. Guiraud). Paris, ALCAN, in-12. Douzième édition, 1902.

Lectures historiques, pour la classe de rhétorique. Paris, HACHETTE, in-16. Troisième édition, 1902.

Histoire ancienne et du moyen âge (en collaboration avec M. P. Guiraud). Paris, ALCAN, in-12, 1903.



P. A. DE SUFFREN

*Grand-Croix de l'Ordre de S^t Jean de Jerusalem, Chevalier
des Ordres du Roi, Vice-Amiral de France, &c. &c.*

L'amour de la Patrie est ta suprême loi,
Tes talens à ton cœur enchaînent la Victoire;
Couronné de lauriers par les mains de ton Roi:
Que peut-il manquer à ta gloire ?



W458ma

LIBRAIRIE

LA MARINE MILITAIRE

DE

LA FRANCE

SOUS

LE RÈGNE DE LOUIS XVI

PAR

G. LACOUR-GAYET

DOCTEUR ÈS LETTRES

PROFESSEUR A L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE MARINE

« Les officiers avaient... je ne sais quoi de gai, de fier, de hardi, comme des hommes qui venaient de rétablir l'honneur du pavillon national. »

CHATEAUBRIAND, *Mémoires d'outre-tombe.*

PARIS

LIBRAIRIE SPÉCIALE POUR L'HISTOIRE DE LA FRANCE

ET DE SES ANCIENNES PROVINCES

HONORÉ CHAMPION, LIBRAIRE-ÉDITEUR

9, quai Voltaire, 9

—
1905

130 314
17 / 12 / 13

AU VICE-AMIRAL

MALLARMÉ

PRÉFET MARITIME DU DEUXIÈME ARRONDISSEMENT
ANCIEN DIRECTEUR DE L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE MARINE

AU CONTRE-AMIRAL

MANCERON

DIRECTEUR DE L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE MARINE

G. L.-G.

AVANT-PROPOS

Comme notre *Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, le présent ouvrage a eu pour origine le cours que nous avons l'honneur de professer devant les lieutenants de vaisseau de l'École supérieure de Marine. Il a été composé d'après la même méthode.

Les séries très riches des archives du ministère de la Marine, qui se rapportent au règne de Louis XVI, ont été dépouillées en entier ; elles ont fourni les documents qui constituent d'un bout à l'autre la trame ininterrompue de ces chapitres. Quelques-uns de ces documents étaient déjà connus ; car la marine française qui a pris part à la guerre d'Amérique a été l'objet de plusieurs publications de valeur, soit au point de vue de l'histoire générale, soit au point de vue de l'histoire militaire. Mais un grand nombre encore restait à connaître ; nous espérons qu'aucune pièce importante n'a échappé à nos recherches. En particulier, les dossiers personnels des officiers ont fourni à cette étude une part abondante de renseignements nouveaux ¹.

1. L'abréviation A. M. désigne les archives de la Marine.

A lire pendant de longs mois les papiers du passé, — instructions officielles, rapports des ministres, états du matériel, journaux de bord, lettres des officiers, notes de service, — il nous a semblé que nous partagions les émotions de ceux qui les écrivirent. Rien n'est poignant comme la lecture sur le document même de certaines de ces correspondances ; c'est le drame, où se joue la grandeur de la patrie, écrit au jour le jour par ceux qui en furent les auteurs et les héros. Aussi avons-nous donné la parole, dans les pages qui suivent, aux officiers du règne de Louis XVI, le plus souvent que nous avons pu. En les connaissant par eux-mêmes, en les entendant parler, le lecteur aura des raisons nouvelles d'aimer de braves gens et d'envier des marins qui furent appelés à de grandes choses.

Novembre 1904.



LA

MARINE MILITAIRE DE LA FRANCE

SOUS LE RÈGNE DE LOUIS XVI

CHAPITRE I

LOUIS XVI ET LA MARINE

Caractère de Louis XVI. — Goût de Louis XVI pour la marine et la géographie. — « Sa Majesté est très occupée de sa marine. » — Joseph II à Brest et à Toulon. — Visite dans les ports de Monsieur et du comte d'Artois. — Le comte du Nord en Bretagne. — Gustave III à Toulon. — Louis XVI restaurateur de la marine française. — L'obélisque de Port-Vendres.

Dans un pays de gouvernement personnel et absolu, comme était la France avant la Révolution, le caractère du chef de l'État a une influence directe sur la marche des affaires ; la politique et l'administration reflètent plus ou moins les tendances personnelles du souverain. Aussi, quand on étudie l'histoire maritime de la France sous le règne de Louis XVI, la première question est de savoir si Louis XVI a eu dans cette histoire un rôle qui lui appartienne en propre.

Le petit-fils de Louis XV inaugura son règne à moins de vingt ans, le 10 mai 1774. C'est l'âge aux vastes espérances pour un souverain qui sent en lui des réserves d'énergie, qui entend, comme Louis XIV, à peine un peu

plus âgé à la mort de Mazarin, régner en personne et régner en maître. Pour un prince timide, embarrassé et comme engoncé, qui n'a que sa grande honnêteté, ses vertus privées, son désir sincère, mais vague, d'être un bon roi, pour un prince qui sent peser sur ses frêles épaules le poids de responsabilités terribles, cette jeunesse devient une raison de plus de se défier de soi-même, de se placer en tutelle et d'attendre les événements, — pour les suivre. Tel fut un peu le caractère de cette vie royale, qui devait se terminer tragiquement à trente-huit ans et demi à peine. Du moins, il ne faut pas refuser à Louis XVI quelques-unes des qualités du souverain : la régularité à examiner les affaires, le soin de s'en informer auprès de ses conseillers, l'intention constante de les décider dans l'intérêt du pays.

Ajoutons que la marine est l'une des rares choses qui semblent avoir intéressé sa nature assez indifférente, moins certes que la chasse, qui fut sa passion maîtresse, mais autant, sans doute, que les travaux de serrurerie.

D'où avait pu lui venir le goût des choses de la mer ? La flottille de Versailles, la « Petite Venise » du Grand Canal, — cette leçon de choses imaginée par Colbert à l'usage de son maître ¹, — c'est un peu tout ce que les rois connaissaient alors de la marine. Il n'est pas impossible que les goûts maritimes de Louis XVI aient pris naissance sur les gondoles qui le promenèrent, enfant, dauphin, roi, de Versailles à Trianon. L'un de ses maîtres avait été Nicolas-Marie Ozanne, qui enseignait le dessin aux gardes de la marine à Brest ²; dessinateur habile, il avait fait pour son élève des modèles de chaloupes qui

1. FENNEBRESQUE, *La Petite Venise*, 1899.

2. MARGRY, *Revue maritime et coloniale*, t. LXVIII, p. 101.

furent employées sur le Grand Canal; il lui avait fait connaître aussi les termes et les objets de la marine.

L'élève du duc de La Vauguyon, pour qui les études proprement littéraires restèrent à peu près sans attrait, montra toujours un vif penchant pour la géographie et, plus spécialement, pour la cartographie. Un de ses plaisirs d'enfant était de dessiner des cartes : il en avait composé tout un atlas ¹. Dans sa bibliothèque particulière, les ouvrages les plus nombreux étaient les récits de voyage et les recueils de cartes hydrographiques. Quand il s'est agi de préparer le voyage d'exploration de La Pérouse, Louis XVI fit dresser sous ses yeux le premier projet d'instructions pour le commandant de la *Boussole*; il y ajouta des annotations autographes, qui témoignent d'une connaissance réelle des questions géographiques ². L'amour de la géographie et la lecture des récits d'explorateurs avaient dû contribuer à éveiller en lui l'amour des choses maritimes.

Mme Campan, à qui sa place de première femme de chambre de Marie-Antoinette permit de connaître dans l'intimité la famille royale, mentionne, d'après les paroles mêmes de la reine, le goût particulier de Louis XVI pour la marine ³. Des documents officiels en témoignent aussi à maintes reprises.

1. DRAPEYRON, *Revue de Géographie*, t. XXI, p. 241 et suiv.; DRUON, *Histoire de l'éducation des princes dans la maison des Bourbons de France*, 1897; t. II, p. 342.

2. Ce projet, qui porte les notes de Louis XVI, est conservé aux archives du Service hydrographique de la Marine : carton 105, pièce 6. Dans le même carton, pièce 2, il y a une copie de ce document.

3. *Mémoires*, édition Barrière, p. 318. Même témoignage de NORVINS, *Mémorial*, t. I, p. 205-206. — Si Louis XVI aimait la marine, il ne savait pas toujours parler aux marins. DES CARS, *Mémoires*, t. I, p. 222, a raconté la singulière audience que son frère, le vicomte Des Cars, eut du roi, après le combat de la Pru-

Lors de la campagne d'évolutions de l'escadre de Guichen, en 1775, le roi désira avoir pour lui-même un état détaillé des équipages, de l'artillerie, des vivres, des frais d'armement; l'intendant de Brest, M. de Ruis, dut fournir tous ces renseignements ¹.

A propos d'un abordage entre deux vaisseaux de guerre, le ministre Sartine écrit au comte d'Orvilliers, qui commandait la marine à Brest: « Le roi m'a paru mécontent de cette aventure et a été le premier à m'en parler. Sa Majesté est très occupée de sa marine. Soyez-en bien persuadé. » Au comte Du Chaffault, qui commandait l'escadre de Brest, il rappelle que Sa Majesté lui fait de fréquentes questions sur la police de l'escadre, les soins de propreté et la santé des équipages; il faut donc lui faire parvenir des rapports détaillés et précis ².

On ne peut douter que Louis XVI ait exercé sur la marine une surveillance continue. Comment se fait-il alors qu'il ne se soit déplacé qu'une seule fois, au bout de douze ans de règne, pour aller passer trois courtes journées dans un port de mer? Versailles avait comme engourdi l'activité des derniers Bourbons. Tout ce que Colbert, le grand apôtre de la marine, le créateur ou l'organisateur des ports de guerre, avait pu obtenir de Louis XIV, c'est qu'il visitât un jour, pendant l'un de ses nombreux voyages en Flandre, les travaux de Dunkerque. Louis XV se décida une fois à promener son ennui, pour quelques heures, jusqu'au Havre. Pour Louis XVI, il poussa jusqu'à Cherbourg.

dente. Devant ce capitaine de vaisseau comme devant tant d'autres, Louis XVI fut victime de sa « timidité si désobligeante ».

1. Versailles, le 15 juillet 1775. A. M., B² 407.

2. Versailles, le 18 mai 1777. A. M., B⁴ 134. — Fontainebleau, le 11 octobre 1777. *Ibid.*

La mode fut cependant, à la fin du xviii^e siècle, aux voyages d'études entrepris par les souverains. Trois princes étrangers, célèbres à titres divers, Joseph II, le comte du Nord, Gustave III, vinrent en France sous le règne de Louis XVI. Après avoir fait à Versailles une visite de politesse ou d'apparat, aucun d'eux ne négligea d'aller faire une visite instructive dans un des grands ports de l'Océan ou de la Méditerranée.

Brest surtout, où la vie maritime fut alors intense, reçut d'illustres visiteurs. Le lieutenant général Du Chaffault écrivait de Brest au ministre ¹ : « Le bruit du rétablissement de la marine attire tous les étrangers de distinction. Je crois que nous aurons tout Paris dans le courant de l'été. Ceux qui sont venus jusqu'à présent sont dans l'admiration de la puissance du roi, et l'empereur surtout, qui nous a témoigné des regrets de ne pouvoir fonder une pareille marine. »

C'est de l'empereur Joseph II qu'il est question dans cette lettre. Le frère de Marie-Antoinette parcourut la France en 1777, en très simple appareil, sous le nom de comte de Falkenstein, comme un chef d'État qui veut réellement voir les choses et s'instruire. Arrivé à Brest le 6 juin, il ne s'était point fait rendre d'honneurs et il était descendu chez un traiteur de la Grande-Rue, nommé Aimé, comme à Versailles il avait pris un appartement chez un « baigneur ». Dès le lendemain, il commença avec d'Orvilliers la visite détaillée de l'arsenal et du port.

A son tour, Du Chaffault le conduisit en rade à bord du *Robuste*, que commandait La Motte-Picquet. « Nous fîmes plusieurs bords, ce qui parut beaucoup l'amuser. » Voya-

1. 9 juin 1777. A. M., B¹ 129. — Le comte d'Hector, qui commandait l'*Actif*, parle aussi de la « curiosité qui nous procure la visite des plus illustres étrangers... » *Ibid.*, 18 juin 1777.

geur pratique et économe, le comte de Falkenstein refusa d'assister à un simulacre de combat. « Cela ferait du bruit et de la fumée. Il me demanda pourquoi nos vaisseaux ne sortent pas tous pour aller à la mer, que les équipages s'exerceraient et apprendraient mieux leur métier. Je lui ai répondu que cela était vrai et ne dépendait pas de moi, qui étais prêt il y avait huit mois. »

Un autre jour, Du Chaffault le conduisit sur le *Bizarre*, « comme le vaisseau le plus commode pour louer dans la rade. Les vents secondèrent mes désirs. J'appareillai le vaisseau et fis toutes les manœuvres possibles à la voile. Je fis aussi appareiller la frégate *l'Inconstante*, afin de lui faire voir les positions où les vaisseaux se battent. Il fit à tout la plus grande attention. Pendant cinq heures qu'il fut à bord, il parut beaucoup s'amuser, et dit que s'il avait une marine, il serait à la mer toutes les années pendant deux mois. Il voulut voir comment on mouillait un vaisseau ¹. »

Bougainville, qui commandait le *Bien-Aimé*, informait le ministre que le chevalier de Boufflers, colonel du régiment de Chartres, allait faire la croisière avec lui. « J'ai pensé que vous ne seriez pas fâché qu'un homme d'autant d'esprit fût encore plus pénétré de l'importance de la marine, en la voyant en activité. Au reste, c'est avec un plaisir extrême que je suis en état de vous attester l'impression qu'elle a faite sur l'empereur. Il m'a dit à moi-même qu'on l'avait fort entretenu de Brest, qu'il s'en était formé une grande idée, mais que ce qu'il voyait était encore bien supérieur à ce qu'il s'attendait à voir, et qu'il ne se serait jamais figuré un assemblage pareil de forces actuelles et

1. Lettres du 9 et du 13 juin 1777. *Ibid.* — Le soir, l'empereur assista à un bal, donné à bord de *l'Actif*. « Il y fut poli, honnête, faisant politesse à tout le monde. »

de moyens préparatoires pour de plus grandes encore. C'est le cri unanime de tous les étrangers qui abondent ici ¹. »

En prenant congé de d'Orvilliers et de Du Chaffault, Joseph II leur avait dit : « Je félicite le roi mon beau-frère du bon état de sa marine et de l'avoir mise en si bonnes mains ². » Mais à côté de ces témoignages d'admiration officielle, il y a ceux que l'empereur transmettait par lettres à son frère Léopold : Brest est un grand port, on y a exécuté de beaux travaux, mais les magasins sont vides et les navires mal armés. De même, il écrivit à propos de Toulon : c'est « le plus beau port que j'aie vu... Malgré cela, je ne sais ce que c'est, mais la marine française ne m'inspire aucune confiance. Ses équipages sont mauvais et mal exercés; j'en ai jugé par les manœuvres que j'ai vues et par les avaries continuelles qui arrivent à leurs vaisseaux ³. »

De Brest, le comte de Falkenstein avait continué son voyage d'études maritimes par Lorient, Rochefort, Bordeaux, Bayonne, Toulon, Marseille. A Toulon, il avait assisté au lancement du *Caton*, il avait visité le *Caméléon*, chebec du chevalier de Pujet Bras, il avait eu des conférences avec Groignard, ingénieur constructeur en chef du port, et il avait vivement approuvé les plans de la « forme » qu'il était en train de construire pour le radoub des vaisseaux. En annonçant au ministre son départ de Toulon le 5 juillet, le marquis de Saint-Aignan, commandant de la marine, ajoutait : « Je vous assure, monsei-

1. Lettre du 16 juin 1777. *Ibid.*

2. Lettre de d'Orvilliers, 13 juin 1777. A. M., B³ 634. — Joseph II resta à Brest du 6 au 12 juin.

3. Lettres des 9 juin et 3 juillet 1777. D'ARNETH et GEFFROY, *Correspondance entre Marie-Thérèse et Mercy-Argenteau*, t. III, p. 104.

gneur, qu'il a pris, ainsi que sa suite, les connaissances les plus parfaites du port et de la rade. »

A Marseille, l'empereur avait visité le lazaret; le mauvais temps l'avait empêché d'aller à l'île de Pomègue.

A peu près à la même époque, les deux frères de Louis XVI avaient fait séparément un voyage à Brest et un voyage à Toulon ¹; mais la promenade officielle de Monsieur et du comte d'Artois se fit dans de tout autres conditions que l'enquête personnelle du comte de Falkenstein. Ce fut un peu la rapidité et la banalité trop ordinaires aux voyages de ce genre, avec le luxe que l'ancien régime mettait dans tous les actes de la vie des princes. Rien qu'en gratifications, les chefs de service dans les ports reçurent à cette occasion quarante-six mille livres ². La simplicité de Joseph II était scandalisée de cette manière de voyager, qui fit mauvais effet dans les provinces; il ne le cacha pas à la reine sa sœur. De son côté, la comtesse de La Marck écrivait au roi de Suède ³: « Monsieur et le comte d'Artois viennent de voyager, mais comme ces gens-là voyagent, avec une dépense affreuse, la dévastation des postes et des provinces, et n'en rapportant qu'une graisse surprenante. Monsieur est revenu gros comme un tonneau. »

Parti le 7 mai et de retour à Versailles le 8 juin, le comte d'Artois avait visité Saint-Malo, Brest, Lorient, Nantes, la Rochelle, Rochefort, Bordeaux. De Brest, où le futur Charles X s'était arrêté quatre jours, d'Orvilliers

1. A. M., B³ 634 : Voyages dans les ports des comtes de Provence, d'Artois et de Falkenstein.

2. A savoir, les trois commandants de Brest, Rochefort, Toulon, d'Orvilliers, La Touche, Saint-Aignan : 12 000; l'intendant de Brest, La Porte : 6 000; les deux commandants de Marseille et de Saint-Malo, Saint-Cézaire et Guillot : 2 000. A. M., C¹ 6, fol. 82.

3. D'ARNETH et GEFFROY, *Ibid.*, t. III, p. 91, 96.

écrivait au ministre, le 16 mai, en lui faisant sa cour : Monseigneur le comte d'Artois a paru « autant content que surpris du bon état et de la majesté du port de Brest, et tout a été rapporté, avec justice et raison, à la sagesse de votre ministère. »

Dans le programme du voyage de Monsieur (10 juin-17 juillet), on avait fait entrer les autres ports du royaume : Bordeaux, Agde, où Monsieur se rendit par le canal du Languedoc, Cette, Marseille, Toulon. Dans cette dernière ville, il s'était rencontré avec Joseph II. On lui offrit le simulacre d'un combat naval, dont la préparation faillit amener un conflit entre M. de Moriès, qui commandait l'*Hector*, et M. de Barras, qui commandait le *César*.

M. de Moriès avait écrit au ministre que, pour donner à cet exercice un autre intérêt que celui d'une vaine parade, il fallait que chacun des deux commandants, Barras et lui, pût commander « sa partie avec toute la liberté qu'il ferait, si c'étaient trois vaisseaux de nation différente et même en guerre... M. de Barras, comme mon ancien, ne doit avoir en cette occasion que le choix de m'attaquer ou de se défendre. » Quant à lui, il était prêt à « s'avouer vaincu, lorsque Monsieur ordonnera la fin du combat. Pour lors, cette manœuvre sera intéressante et deviendra instructive, tant par les bonnes manœuvres que par les fautes qui s'y feront. » On goûta mal, en haut lieu, ce projet de donner à un « simulacre de combat plus de vraisemblance ». Moriès y renonça, en protestant de son respect profond de la discipline et de sa déférence pour son ancien ¹.

1. Voir ses lettres du 29 mai et du 20 juin 1777. A. M., B¹ 131. — Moriès avait inventé un nouveau procédé de gréement : plus de légèreté et de solidité dans les engins, plus de rapidité dans la manœuvre. Mais cette utile réforme ne fit, d'après lui (lettre du 22 avril 1777), que provoquer le mauvais vouloir et la jalousie.

A la veille de la guerre franco-anglaise, Brest avait reçu la visite de Joseph II. Cinq ans plus tard, quand la guerre touchait à sa fin, en juin 1782, le port de la Penfeld vit arriver deux augustes personnages, le comte et la comtesse du Nord, qui venaient de Saint-Pétersbourg. Le fils de Pierre III et de Catherine II, le tsarévitch Paul, et sa femme la grande-duchesse Marie de Wurtemberg visitèrent cette année l'Allemagne, la France et les Pays-Bas. La souveraine audacieuse qui avait envoyé des vaisseaux russes vaincre à Tchesmé, dans l'Archipel, la flotte ottomane, qui venait à sa manière de défier les Anglais en proclamant les principes de la neutralité armée, avait passé à son fils quelque chose de cette attraction que les tsars ont si souvent ressentie pour la mer. Aussi, après leur réception à Versailles et leur séjour à Paris, le comte et la comtesse du Nord partirent pour la Bretagne.

A Lorient, promenade sur la rade en « carrosse d'eau » ; ils assistèrent au départ du *Puissant*, de cent dix canons. A Brest, du 26 au 29 juin, réception par le comte d'Hector, commandant du port, et le marquis de Langeron, commandant des troupes ; visite de l'*Invincible*, de La Motte-Picquet. Cet officier général, que sa capture de vingt-deux navires marchands enlevés à l'escadre de Rodney venait de rendre populaire, offrit à ses visiteurs le simulacre d'un combat entre deux vaisseaux de ligne. « C'est un beau spectacle, dit l'excellente Mme d'Oberkirch, qui accompagnait son amie la grande-duchesse, mais un peu effrayant. Il me semble que je n'aimerais guère à y être acteur pour tout de bon. » Le futur Paul I^{er} vit encore lancer une frégate, il visita le port, l'arsenal, la chiourme, il se fit expliquer par Groignard les modèles des vaisseaux et des travaux de Toulon, etc.

Pour Mme d'Oberkirch, voici ses réflexions sur Brest : « C'est une chose merveilleuse que les détails d'un port

et tout ce qui tient à la marine. Cela donne une grande idée du génie inventif de l'esprit humain. On ne peut aller en carrosse dans la ville de Brest, et les femmes y vont en chaise à porteurs. » Et sur la Bretagne : « Cette Basse-Bretagne est un pays affreux ; on y parle un langage incompréhensible... On trouve de tout à manger dans ce pays, mais c'est si mal apprêté, tout y est si sale, qu'on ne mange point. Ces hommes habillés de peaux rappellerent au comte du Nord ses Tartares. »

Enfin, au mois de juin 1784, Toulon eut la visite du roi de Suède, Gustave III, qui voyageait sous le nom de comte de Haga. L'intendant de la Marine, Malouet, lui fit les honneurs de l'arsenal ; il lui offrit un modèle en relief du bassin avec un modèle de vaisseau. Le futur vainqueur de Svensksund dut être sensible à ce cadeau maritime.

Ainsi l'empereur d'Allemagne, qui n'avait d'autre port que Trieste, le tsarévitch, qui n'en avait aucun, pour ainsi dire, dans son vaste empire, — Kronstadt existait à peine et Sébastopol n'existait pas, — le roi de Suède, qui était comme emprisonné dans les glaces et les brumes de la Baltique, venaient de bien loin pour visiter Toulon et Brest. Et le roi de Versailles, qui n'était qu'à quelques journées de la mer ? Sa grandeur, trop longtemps, l'attacha au rivage. Boileau ne se savait pas prophète quand il écrivait son vers de courtisan.

On parlera plus loin du voyage de Louis XVI à Cherbourg en 1786, qui prit les proportions d'un événement national. Il y a heureusement d'autres actes qui témoignent de l'attention intelligente et soutenue du roi pour les choses de la mer. Quand on compare l'état de la marine dans les dernières années du règne précédent et l'état où elle passa presque tout de suite avec le règne nouveau, on comprend que le successeur de Louis XV

ait mérité d'être appelé par les contemporains le restaurateur de la marine française.

L'un des quatre bas-reliefs qui décorent le piédestal de l'obélisque construit à Port-Vendres en 1780, en souvenir des travaux qui furent exécutés dans ce port, symbolise « la Marine relevée ». Il représente deux escadres, qui sortent l'une de Toulon, l'autre de Brest ; au milieu, une Renommée surmonte un piédestal, au bas duquel sont appuyés les dieux des deux mers. Pas plus que les autres bas-reliefs symboliques, — « la Servitude abolie », « l'Indépendance de l'Amérique », « la Liberté du commerce », — « la Marine relevée » n'est une flatterie officielle. L'histoire a le droit de répéter ces mots : ils sont l'expression de la vérité.



CHAPITRE II

SARTINE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA MARINE

Maurepas, premier ministre. — Renvoi de Boynes. — Turgot, secrétaire d'État de la marine. — Dettes arriérées. — Sartine, secrétaire d'État de la marine, août 1774. — Son passé de lieutenant général de police. — Ses collaborateurs à la marine : Blouin, Fleurieu. — Sartine et d'Ennery. — Sartine veut être informé de tout. — Son voyage à Brest, août-septembre 1775.

Le premier acte du jeune roi, quelques heures à peine après la mort de son aïeul, avait été de mettre à la tête du conseil, le comte de Maurepas. Madame Adélaïde avait influé sur l'esprit de son neveu pour faire rappeler à la cour un ministre qui était en disgrâce depuis un quart de siècle et que bien des gens sans doute avaient oublié. Avec ses soixante-treize ans, sa réputation de légèreté et surtout son long éloignement des affaires, le nouveau premier ministre manquait des qualités de fermeté ¹, de clairvoyance, d'expérience, qui eussent été nécessaires au mentor d'un Télémaque trop novice; les événements montrèrent qu'il n'y avait pas en lui le tempérament d'un précurseur de la Révolution. Cependant, au point de vue de l'histoire maritime, il faut se rappeler que Maurepas,

1. « A moins que M. de Maurepas ne soit une pomme cuite. » Mot de Joseph II, rapporté par Mercy-Argenteau à Marie-Thérèse. Lettre du 15 juillet 1777.

qui avait reçu, presque au sortir de l'enfance, les fonctions honorifiques de secrétaire d'État de la Marine, avait dirigé en fait ce ministère pendant vingt-six ans, de 1723 à 1749 ; il y avait fait preuve de qualités estimables, qu'on n'aurait pas attendues de ses apparences de frivolité ; il avait aimé son métier et il en avait tiré tout ce que lui avait permis la politique de Fleury et de Louis XV ¹. Placé à présent à la tête des affaires, il ne pouvait pas ne pas porter un intérêt spécial au département dont il avait eu si longtemps la direction et ne pas faire partager au roi cet intérêt. La guerre d'Amérique, dans laquelle il contribua à faire entrer la France, ne put que réjouir son cœur d'ancien ministre de la Marine.

Le secrétaire d'État de la Marine en fonctions à la mort de Louis XV, Bourgeois de Boynes, dirigeait son département depuis trois ans. En 1772, le comte de Mercy-Argenteau disait de lui : « Il passe à juste titre pour la meilleure tête qu'il y ait à présent dans le ministère de Versailles. Le roi en fait grand cas, et probablement cet homme jouera un rôle dans la suite. » Depuis lors, Boynes avait publié la malencontreuse ordonnance de 1772, qui avait suscité tant d'orages, et Louis XV était mort. Louis XVI et Maurepas, qui voulaient faire un peu partout maison neuve, s'empressèrent de congédier un ministre impopulaire (20 juillet 1774). « Le roi, écrit Marie-Antoinette à sa mère, a renvoyé M. de Boynes, ministre de la Marine..., pour son incapacité reconnue de tout le monde ; son successeur a la réputation d'un très honnête homme. »

Très honnête homme, en effet : le nouveau titulaire de la Marine était Turgot. Mais on sentait que ce n'était pour

1. Voir notre *Marine militaire sous Louis XV*, chapitre vi et *passim*.

lui qu'un poste d'attente; la vraie place de l'ancien intendant de Limoges était au contrôle général des Finances. Cinq semaines environ plus tard, quand l'abbé Terray fut disgracié (24 août), Turgot recevait le ministère pour lequel l'opinion publique le désignait.

Le seul souvenir intéressant du court passage de Turgot à la Marine est un mémoire sur la situation financière de ce département, qu'il présenta au roi le 15 août. Il attirait son attention sur un lourd arriéré de dettes, qui remontait au ministère précédent : onze millions cent mille livres, — soit six millions huit cent mille pour la marine proprement dite, quatre millions trois cent mille pour les colonies, — sur une dépense totale de vingt-sept millions cinq cent mille livres prévue pour l'année 1774. « Il est absolument nécessaire de pourvoir à l'acquittement de cette masse énorme de dettes, dont une foule de malheureux souffrent, qui excitent de toutes parts les plaintes les plus justes ¹. »

Il suffisait à Turgot de parcourir comme au hasard la correspondance des ports de l'année courante pour y recueillir les témoignages de la misère que le règne qui venait de finir léguait au règne qui commençait.

Le 10 janvier 1774, l'intendant de Brest, Ruis Embito, disait au ministre dans une lettre confidentielle ² :

« Je crois devoir vous exposer le fâcheux état où le port se trouve par le défaut de fonds. Voici le septième mois qui est dû aux officiers du corps royal, le huitième aux

1. LAMBERT de SAINTE-CROIX, *Essai sur l'administration de la marine de France*, 1892 ; p. 259-261.

2. A. M., B³ 611. — Ruis Embito répétait à peu près textuellement les mêmes plaintes sur « la misère à laquelle les gens de tous états, matelots, ouvriers entretenus, officiers et fournisseurs étaient réduits par le défaut de paiement de ce qui leur était dû sur les exercices antérieurs à 1772 », dans une lettre du 5 septembre 1774. *Ibid.*

ouvriers, le treizième à l'administration, le tout non compris ce qui reste à payer de l'année 1771... Il n'y a pas un sol pour payer les gens qui travaillent aux dispositions relatives aux dernières formes. Tout languit ou périt de misère. J'espère que cet exposé que je fais à vous seul, au lieu de faire une lettre ostensible, vous touchera et vous portera à venir au secours du service et des serviteurs. »

Il y avait à Brest des dettes criardes qui remontaient à plusieurs années ¹: 50 798 livres pour l'établissement d'une boulangerie en 1768, 380 750 livres dues à trente-huit fournisseurs, qui avaient présenté leurs mémoires en 1770 et 1771.

L'ordonnateur de Lorient, Prévost de La Croix, écrivait le 1^{er} août 1774, qu'il n'avait pas d'argent pour le désarmement d'une flûte et la solde des troupes ². « Je vous supplie de vouloir bien me mettre en état d'y subvenir le plus promptement possible, et en attendant je serai forcé d'emprunter en ville, si j'y trouve de l'argent, car plusieurs personnes auxquelles je me suis déjà adressé s'y refusent, dans la crainte de n'être pas remboursées avec exactitude. »

L'intendant de Toulon se réjouissait à la nouvelle que le ministre allait faire payer ce qui restait dû sur les exercices 1770 et 1771. Il écrivait au ministre ³: « Rien n'est plus propre à vous concilier tous les individus qui ont quelque rapport à la marine et à aplanir bien des difficultés, que ce défaut de paiement occasionne dans le service. » Ce qui rend en particulier cette lettre intéressante, c'est qu'elle a pour auteur Bourgeois de Gueudreville, le propre frère du prédécesseur de Turgot.

Il n'avait pas été possible de faire face tout de suite à

1. D'après un état arrêté à Brest le 17 juillet 1775. A. M., B³ 616.

2. A. M., B³ 611.

3. Toulon, 14 août 1774. A. M., B³ 613.

un arriéré si lourd et si ancien. Du moins, le 15 septembre 1774, Louis XVI donnait l'ordre de payer aussitôt sur la cassette royale « toutes les pensions de quatre cents livres et au-dessous du département de la Marine. Ce sont pour la plupart des misères à secourir et les plus honorables services rendus ¹. » Ce furent comme les étrennes du jeune roi aux gens de mer.

Le successeur de Turgot à la Marine fut M. de Sartine. En annonçant ce changement à sa mère, Marie-Antoinette ajoutait : « Il s'est fait adorer du peuple étant lieutenant de police. Je ne sais pourtant s'il a des talents pour la marine ; peut-être par la suite le changera-t-on de place ; c'est toujours un grand bonheur qu'un aussi honnête homme soit auprès du roi. Pour moi, j'en suis enchantée. » En réalité, tout en faisant cas de Sartine et en lui donnant ouvertement sa protection, la reine trouvait son choix peu convenable pour ce département ; elle aurait désiré le voir remplacer un jour au ministère de la Maison du roi le duc de La Vrillière, mais la place de celui-ci échut l'année suivante à Malesherbes. Sartine, une fois secrétaire d'État de la Marine, le resta six ans d'une manière continue (août 1774-octobre 1780). En 1775, il devint en outre ministre, c'est-à-dire membre du conseil.

Qu'on eût fait choix d'un lieutenant général de police pour diriger la Marine, il n'y a pas trop à s'en étonner. Il y avait un précédent, — peu heureux, il est vrai, — dans la nomination de Berryer ; puis, c'était comme un principe administratif, qui remontait à Louis XIV, de ne pas confier la Marine à un marin, pas plus d'ailleurs que la Guerre à un soldat. La gestion du ministère de la Marine en 1758 par un officier d'épée, M. de Massiac, n'avait

1. LAMBERT de SAINTE-CROIX, *Ibid.*

été qu'une exception unique, de quelques mois à peine. Du moment où il s'agissait de choisir un secrétaire d'État d'après les capacités administratives de sa carrière passée, il faut reconnaître que Maurepas aurait pu difficilement désigner au roi un esprit plus actif et plus désireux de mériter la confiance dont on lui faisait crédit à l'avance.

Agé à cette date de quarante-cinq ans, Gabriel de Sartine appartenait à cette noblesse de robe, c'est-à-dire à cette aristocratie de magistrats, qui avait comme le privilège, depuis plus d'un siècle, d'exercer la plupart des hautes fonctions administratives. Conseiller au Châtelet, puis lieutenant criminel au même siège, il était lieutenant général de police depuis 1759. Dans cette charge fort importante, le zèle, le tact, la sagacité devaient être les qualités des successeurs de La Reynie ; Sartine, à certains égards, rappela le premier titulaire de la lieutenance générale.

Son administration est restée une époque intéressante de l'histoire de la voirie parisienne. Il avait organisé, pour le plus grand avantage de la propreté des rues, un service de balayage ; il avait publié d'utiles règlements sur la circulation ; il avait remplacé les vieilles lanternes par des lanternes à réverbère ; il avait fait construire la halle aux blés ; il avait ouvert une école gratuite de dessin pour les ouvriers. Dans les affaires délicates qui demandaient un flair particulier, il avait montré une réelle habileté. Sa perspicacité et sa clairvoyance étaient comme légendaires. Un de ses amis, premier président à Lyon, lui avait affirmé qu'il pourrait venir à Paris et y rester à son insu ; la gageure est acceptée. Le président part de Lyon en cachette, arrive à Paris à onze heures du matin et va loger dans un quartier fort éloigné de sa résidence ordinaire. A midi, il recevait un billet de Sartine qui l'invitait à dîner pour le jour même. Rien ne vaut pour un

préfet de police comme de mettre les rieurs de son côté. Aussi Sartine était-il devenu rapidement populaire et les Parisiens avaient pris en lui la plus grande confiance.

Vigilance, application, activité : telles avaient été les qualités de Sartine lieutenant général de police ; telles devaient être, pendant six ans, les qualités de Sartine ministre de la Marine. Mais il ne faut pas oublier qu'un ministre trouve souvent dans ses bureaux un concours précieux ; ce concours lui est surtout utile, si les hasards de la politique ou des convenances personnelles l'ont « bombardé », comme Saint-Simon le disait déjà des ministres de son temps, à un ministère qu'il ne connaît pas. Sartine trouva dans les personnes de Blouin et du chevalier de Fleurieu deux conseillers du plus grand mérite.

Le premier, sous le titre modeste de premier commis de la Marine, avait une situation analogue à celle d'un directeur dans l'organisation ministérielle de nos jours. Son service comprenait « le mouvement, les grâces et emplois des officiers et entretenus, et les troupes de la marine ». Quand il mourut ¹, il comptait trente et un ans de services dans les bureaux. On parlera plus loin des « Remontrances » qu'il adressa au ministre à propos du projet sur l'ordonnance de 1776.

Le second porte un nom connu à titres divers. Avant de devenir, en 1791, gouverneur du jeune dauphin, qui devait bientôt être enfermé au Temple, puis membre des Anciens, sénateur, conseiller d'État, gouverneur des Tuileries (il mourut dans cette fonction en 1810, à soixante-douze ans), le chevalier, plus tard comte, de Fleurieu avait donné à la marine une longue partie de sa vie. Il y avait débuté en 1755, à dix-sept ans, comme garde-marine à la

1. Le 17 avril 1787. A. M., C7, dossier Blouin.

compagnie de Toulon. Sa campagne scientifique à bord de l'*Isis*, en 1768 et 1769, pour l'expérimentation des horloges marines de Berthoud, la relation qu'il en avait publiée, avaient attiré l'attention sur lui. Membre de l'Académie de Marine, il fut nommé, en 1775, inspecteur adjoint au Dépôt des cartes et plans, qui s'appelle aujourd'hui le Service hydrographique de la Marine¹. Ayant quitté, en 1776, le service de la mer avec la commission de capitaine de vaisseau, il entra au ministère comme directeur des ports et arsenaux. Il garda quatorze ans environ ces hautes fonctions, avec Sartine, Castries, La Luzerne ; il ne les quitta qu'en 1790 pour être, pendant quelques mois, ministre de la Marine.

Officier d'épée, homme de science, administrateur, Fleurieu, dit un de ses camarades², était « doué d'un esprit singulièrement juste et exercé, constamment appliqué au travail où il apportait une clarté et une méthode toutes particulières, versé dans la connaissance de tous les détails. Il justifia complètement le choix de Sartine par la supériorité de ses lumières. Les opérations du ministère furent habilement concertées, les travaux conduits avec intelligence, les officiers bien choisis, et les instructions surtout rédigées avec le plus rare talent. »

Avant la nomination de Sartine, le parti de Choiseul avait essayé de pousser au ministère M. d'Ennery, ancien officier de l'armée de terre, qui s'était fait remarquer comme gouverneur de la Martinique et de Saint-Domingue. Une fois ministre, Sartine s'empessa de se con-

1. Par une lettre du 13 juin 1777, le ministre ou plutôt Fleurieu informait Condorcet, secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences, qu'on allait dresser, au Dépôt des cartes et plans, de nouvelles cartes hydrographiques ; à cet effet, il lui demandait un rapport « sur la quantité de l'aplatissement du globe terrestre ». A. M., B¹ 134.

2. Mémoire anonyme, de 1822, d'un officier de l'ancienne marine. A. M., A¹ 145.

ciel celui qui avait failli l'évincer. « Ce M. de Sartine, dit le baron de Besenval ¹, était un ignorant très fin, qui suppléait, par les connaissances des autres, à ce qui lui en manquait à lui-même. » Il reçut d'Ennery à bras ouverts ; celui-ci, enchanté de cet accueil, communiqua au ministre mémoires sur mémoires, qui le mirent au courant de tout ce qui concernait la marine et les colonies. Une intrigue de cour se forma, en 1775, pour faire passer Sartine à la Maison du roi et donner la Marine à d'Ennery. La chose ne se fit pas ². D'Ennery retourna à son gouvernement de Saint-Domingue et il y mourut peu après ³.

Dans la correspondance officielle du secrétaire d'État, qui est très abondante, on voit souvent apparaître le désir de Sartine d'être informé dans le plus grand détail de tout ce qui se passait dans son département.

A propos des actes d'insubordination de deux officiers, il écrivait au marquis de Saint-Aignan, commandant la marine à Toulon ⁴ :

« Je vous prie de suivre actuellement avec exactitude et sévérité le rétablissement de la discipline militaire et l'encouragement au travail. Mandez-moi avec confiance ce que vous croirez devoir être fait pour concourir avec vous à cet objet important. Les grâces et les punitions doivent être employées à propos. Faites celles qui dépendent de l'autorité que vous avez. Elle sera soutenue. Demandez-moi celles pour lesquelles vous aurez besoin de moi. En un mot, à quelque prix que ce soit, il faut re-

1 *Mémoires*, 1821 ; t. I, p. 201-203.

2. BESENVAL, *Ibid.*, p. 319-326.

3. D'Ennery partit pour Saint-Domingue, en mai 1775, sur l'*Amphitrite*, que commandait le comte de Grasse. — « M. d'Ennery, digne aussi de mes regrets, » dit Sartine, à propos de sa mort. Lettre du 18 février 1777. A. M., B⁴ 134.

4. Le 19 août 1777. A. M., B⁴ 134.

mettre l'ordre partout. Je vous prie de m'écrire tous les courriers en détail sur cela, pour que je puisse rendre compte au roi, qui m'interroge souvent et qui, en vérité, est très mécontent. »

Il faisait dire à d'Orvilliers que le journal de croisière de la corvette la *Sylphide*, du chevalier de Villeneuve Cillart, en 1778, n'était pas assez détaillé : « M. de Cillart y laisse souvent ignorer la suite des affaires et rencontres dont il rend compte ¹. » A M. Du Houlbec, capitaine de vaisseau à Brest, qui lui avait adressé des mémoires sur des réformes à introduire dans la marine, il faisait répondre ² : « Je vous invite à me communiquer toutes les observations que les circonstances pourront vous fournir. Vous pouvez être assuré que votre mémoire ne passera point par mes bureaux. » D'autres lettres, du même genre, à d'autres personnes témoignent de l'intérêt véritable que le ministre prenait à ce qu'on lui écrivait. Ses réponses sont mieux que des gouttes de la fameuse eau bénite de cour.

Le meilleur moyen de s'instruire, c'est de voir par soi-même, et rien ne vaut l'œil du maître. Sartine fit un voyage d'études dans les ports de Bretagne, du 19 août au 17 septembre 1775, juste un an après son arrivée à la Marine. Il en rendit compte au roi dans un intéressant rapport, accompagné de mémoires sur des points particuliers ³.

Il s'était d'abord arrêté à Saint-Malo ; il en avait visité

1. A. M., B¹ 138, fol. 319.

2. Le 3 octobre 1775. A. M., B¹ 134.

3. A. M., B¹ 124, fol. 290-357. — Rapprocher un long rapport de Ruis Embito (Brest, 6 septembre 1775) : « Exposition de l'état du port de Brest, ... tel que le tout s'est trouvé à l'époque de la visite et inspection que le ministre de la Marine vient d'en faire. » A. M., B³ 617.

le port, les fortifications, ainsi que les chantiers de Saint-Servan. Il avait été frappé des dangers auxquels la citadelle de la Rance était toujours exposée, en cas d'une descente des Anglais à Cancale; il y avait à peine dix-sept ans de leur audacieuse tentative, et l'on comprend les inquiétudes patriotiques du ministre.

Sa présence à Brest fut de dix-huit jours, du 24 août au 11 septembre; ce ne fut pas la présence d'un touriste oisif. Il était monté en bateau à Landerneau, pour « faire son entrée par le port et recevoir les honneurs de la marine, avant que d'entrer dans la ville... Je crus devoir cette préférence au corps de la marine, qui m'en avait paru extrêmement jaloux. » Cette courte traversée eut un autre avantage, que Sartine exprime un peu naïvement : « Le trajet de Landerneau à Brest commença mon instruction. » Chemin faisant, il se faisait expliquer toutes ces choses, nouvelles pour lui. A Brest, il fut reçu, en haut de la cale du magasin général, par le commandant de la marine d'Orvilliers ¹ et l'intendant Ruis Embito de La Chesnardière.

Dès le lendemain, 25 août, aussitôt après la célébration de la Saint-Louis, faite en grande pompe à bord du *Saint-Esprit*, visite générale du port et de toutes ses dépendances, ateliers, magasins, intendance, hôpital, bagne, casernes, château, vaisseaux, Académie de Marine, etc. Le journal du ministre, où chaque journée est entièrement remplie, de la première heure à la dernière, atteste qu'il a beaucoup vu, qu'il a tout vu, qu'il a bien vu.

L'hôpital est bien tenu, bien que quelques salles soient « fort malsaines ». — La construction du bagne fait honneur à l'ingénieur en chef, M. Choquet de Lindu, qui

1. Sartine fut à Brest l'hôte de d'Orvilliers; à son retour, il lui fit envoyer une gratification de six mille livres. Voir la réponse de d'Orvilliers, du 13 octobre 1775. A. M., B³ 616.

assistait à la visite du ministre. — L'étroitesse du port est fâcheuse; on est obligé de doubler et même de tripler les rangs des vaisseaux. « Ces vaisseaux, ainsi accostés, s'échauffent et pourrissent très promptement, faute d'air, » d'autant plus qu'on néglige l'ordonnance, qui est de les changer de côté tous les six mois, afin que chaque bord soit successivement exposé à l'air. Le ministre aurait pu ajouter que toutes les manœuvres étaient bien compliquées entre les rives étroites et sinueuses de la Penfeld. — Comment faut-il conserver les bois pour la marine, à l'air libre, sous des hangars ou dans l'eau ¹? — Les quarante et un magasins particuliers, dans chacun desquels se trouve le grément complet d'un vaisseau ou d'une frégate, sont bien garnis; mais les locaux sont humides, les agrès ne peuvent s'y conserver plus de douze ou quinze ans. — Les dépenses des services de l'arsenal sont excessives, surtout pour les résultats en constructions annuelles. — Trente-six vaisseaux et trente frégates sont actuellement à Brest; les deux tiers peuvent être armés en peu de mois, ce qui est bien; mais les approvisionnements en bois sont tout à fait insuffisants. Avec l'usure constatée à Brest, où un vaisseau ne dure environ que dix ans, il faudrait, sur le pied de quarante vaisseaux, en construire quatre par an; or, en six ans, on vient d'en construire huit en tout. Il faut en construire et, pour cela, acheter des bois. « Autrement, dans quatre ou cinq ans, Votre Majesté aurait un corps considérable d'officiers de marine et d'officiers d'arsenaux, sans vaisseaux en état d'aller à la mer et sans espérance de pouvoir en avoir de plu-

1. L'Académie de Marine et les ports furent saisis de cette question. Il fut décidé (décembre 1775) que les bois seraient mis sous des hangars. « Il paraît reçu presque unanimement qu'à l'exception des mâtures, les bois ne doivent pas être mis dans l'eau et que l'eau ne convient qu'aux bois résineux. » A. M., B¹ 81.

sieurs années, quelques dépenses qu'on voulût faire. »

Il est inutile de construire un port à Landévennec, de l'autre côté de la rade ; la dépense serait immense et les avantages médiocres. Où il y a urgence, c'est dans l'armement des forts de la rade. « Je ne dois pas laisser ignorer à Votre Majesté que toutes les batteries sont dégarnies de mortiers, de canons et d'affûts. C'est au département de la Guerre de les armer ¹. » L'arrivée, le 8 septembre, de l'escadre d'évolutions de Guichen, qui était dans le port deux heures à peine après avoir été signalée, inspire à Sartine ces trop justes réflexions : « Je vis par moi-même qu'il est absolument nécessaire que les batteries de la rade soient continuellement armées et qu'il ne faut pas attendre, pour les mettre en état de défense, que la guerre soit déclarée ; on pourrait n'y être plus à temps. »

En quittant Brest, le ministre passa deux jours à Lorient. Il trouva que les dépenses qu'on y faisait pour un port militaire étaient excessives ; il pouvait y avoir grand avantage à rendre à l'ancienne station de la Compagnie des Indes son caractère de port de commerce.

Le 17 septembre, Sartine était de retour à Versailles. De ces quatre semaines bien remplies il rapportait toute une moisson de notes. Il pouvait se mettre à présent aux réformes qu'il méditait ; il allait agir en connaissance de cause.

1. Les choses n'avaient guère changé en 1780. Hector faisait savoir que « les batteries extérieures, qui appartiennent au département de la Guerre, sont dans le plus mauvais état et sans défense » ; Sartine en fit informer le prince de Montbarrey. A. M., B¹ 93, 6 juillet 1780. — L'ordonnance, qui avait fait passer à la Guerre le service des milices et des batteries de la garde-côte, remontait à l'année 1759. On en verra plus loin, chap. iv, de singulières conséquences.

CHAPITRE III

SARTINE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA MARINE

(Suite)

La marine à la fin du règne de Louis XV et au début du règne de Louis XVI. — Ordonnance provisoire du 8 novembre 1774. — Les troupes de la marine. — Préparation d'ordonnances nouvelles. — Ordonnances du 27 septembre 1776. — Circulaires ministérielles des 5 et 6 novembre 1776. — Rétablissement des gardes de la marine. — Les officiers bleus. — Esprit de corps des officiers. — Nombre excessif des officiers. — Promotions d'officiers généraux. — Misère des matelots. — Déficit des équipages. — L'hygiène à bord. — Les canonniers gardes-côtes. — La forme de Toulon. — Constructions navales. — Indret, Ruelle, Tulle, Guérigny. — Dépenses de la Marine. — Difficultés avec la direction générale des Finances. — Renvoi de Sartine, octobre 1780.

Après la honte du traité de Paris, il y avait eu en France un cri unanime : Il faut restaurer la marine ! Choiseul et son cousin Praslin, qui avaient provoqué ce mouvement de l'opinion, avaient mis toute leur intelligence et toute leur énergie à satisfaire l'ardeur patriotique dont la France était saisie, et l'on ne pouvait dire qu'ils avaient travaillé en vain. La courte période de sept années de 1763 à 1770 est parmi celles qui comptent le plus dans l'histoire de l'administration maritime de la France. Élan vigoureux imprimé aux constructions navales, réorganisation des services maritimes par la publication de la grande ordonnance de 1765, préparation persévérante de

la revanche, reconnaissance des côtes anglaises, études nombreuses et approfondies en vue des projets de descente : le ministère de Choiseul avait été marqué, en ce qui concerne la marine, par l'activité la plus variée et la plus sagement féconde.

Mais la disgrâce brutale des deux ministres avait brusquement interrompu cette renaissance navale. Ce n'est pas que tout soit à blâmer dans l'administration de leur successeur ; Boynes a pris des mesures plus heureuses que l'ordonnance de 1772. Seulement le nouveau ministère manqua de ces deux forces morales qui ont raison de tout et sans lesquelles on ne peut rien : la foi et l'espérance. La foi, qui transporte les montagnes, l'espérance, qui réchauffe les cœurs, sont des vertus patriotiques, au même titre que des vertus théologiques.

Après 1770, on parut ne plus croire à la possibilité, ni même à la nécessité de la revanche ; car on abandonna du jour au lendemain, sans s'en occuper davantage, tous les projets pour lesquels les Broglie, les La Rozière, les Bévillie, les Blairfindy avaient dépensé tant d'ingéniosité et de patriotisme ¹. A quoi bon travailler, si la politique de cette triste fin d'un triste règne était l'abstention, l'indifférence ou le néant ? Le mot d'ordre semblait être à présent de ne plus rien faire. Cette coupable paresse de la politique avait eu sa répercussion sur les services de la Marine, comme sur tous les services administratifs. On avait bien continué à construire des vaisseaux, mais de moins en moins ; on ne parlait plus de s'en servir, et l'argent était de plus en plus rare. On avait bien continué à exercer les équipages, mais comme pour faire constater qu'il y avait toujours une administration maritime et un corps d'officiers.

1. Voir notre *Marine militaire sous Louis XV*, chap. xxiv, xxv.

Bref, ce qu'on avait fait auparavant par conviction et dans l'espérance que la France navale allait bientôt briller en pleine lumière, on continua à le faire par routine et par métier. Quand on travaille ainsi, par une sorte d'impulsion passive, on travaille mal et on travaille de moins en moins. Trois ans et demi de ce régime avaient suffi pour compromettre les résultats laborieusement acquis par Choiseul. Ce fut l'honneur du nouveau règne, c'est-à-dire du roi, du premier ministre et du ministre de la Marine, de Louis XVI, de Maurepas et de Sartine, d'avoir tout de suite et vigoureusement réagi contre cette torpeur, qui pouvait être pour la marine l'acheminement vers la mort.

« A l'avènement du roi, disait Vergennes en 1776 à propos de la marine, il y avait tout à faire. Pas un vaisseau en état, pas un magasin garni ; il a fallu pourvoir à tout à la fois. » Il le répétait dans un autre mémoire : « Sa Majesté, à son avènement au trône, n'a point trouvé de marine et très peu d'approvisionnements pour sa restauration ¹. » Or, quatre ans seulement plus tard, la France lançait sur toutes les mers de puissantes escadres : c'est que la foi patriotique avait de nouveau animé le gouvernement et que Sartine avait été le très intelligent restaurateur de la marine.

On a déjà pu se faire une idée des qualités d'activité, de bonne volonté, de conscience que ce ministre apporta dans son département ; mais il ne se contenta pas de prendre des mesures de détail. Il entreprit de réorganiser l'administration navale par tout un système de grandes ordonnances. Après Choiseul, avant Castries, Sartine fut le législateur de la marine française.

1. DONIOL, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis*, t. II, p. 34, 164.

Boynes avait eu une idée peu heureuse quand il avait fait paraître l'ordonnance de 1772, qui organisait le corps royal de la marine sous la forme de huit régiments. L'innovation était bizarre et en réalité peu nécessaire ; mais le mal était surtout dans les détails de l'organisation de ces « régiments » et dans l'indécision avec laquelle le ministre avait tracé les limites des deux domaines rivaux, la plume et l'épée. Officiers de plume et officiers d'épée, qui étaient souvent en contestation, s'étaient entendus pour récriminer en commun, et de la manière la plus énergique, contre le régime nouveau. Aussi, l'ordonnance de 1772 avait eu pour principal résultat de désorganiser l'ensemble des services et de mécontenter assez justement les intéressés.

Un des premiers soins de Sartine fut de faire une enquête générale sur les services administratifs de son département ; il en fit connaître au roi les résultats dans un rapport « Sur la situation du département que Sa Majesté m'a confié, relativement à la constitution des divers officiers et des troupes attachés au service militaire et relativement à l'administration et au service des ports » 1. En attendant de pouvoir entreprendre une réorganisation complète, il proposait au roi une mesure transitoire, la suppression de l'ordonnance de 1772 et le retour à l'ordonnance de 1765.

Tel fut, en effet, le caractère de la nouvelle ordonnance, du 8 novembre 1774, « pour régler provisoirement ce qui sera observé dans les différentes parties du service de la Marine » 2. Elle restaurait le service dans les conditions où Choiseul l'avait placé en 1765 ; elle détruisait l'assimilation factice entre l'armée navale et l'armée de terre ; elle

1. A. M., G 127.

2. A. M., A¹ 113. Cf. FONTAINE DE RESBECQ, *Administration centrale de la Marine* (*Revue maritime et coloniale*, 1886).

répartissait entre Brest, Toulon et Rochefort l'ensemble des officiers de vaisseau, qui ne formaient « qu'un seul et même corps, suivant l'ordre du tableau » ; elle rendait à l'intendant et au capitaine de port la surveillance des services d'approvisionnement et de matériel ; elle rétablissait les anciens règlements de comptabilité.

Deux ordonnances complémentaires, rendues le 26 décembre 1774, organisaient le service des troupes de la marine. D'une part, les trois compagnies de bombardiers, qui représentaient les services d'artillerie, furent rétablies dans les ports de Brest, Toulon et Rochefort ¹. D'autre part, cent compagnies de fusiliers furent instituées : cinquante pour la division de Brest, trente pour la division de Toulon, vingt pour la division de Rochefort ; l'ensemble des cent compagnies, commandées chacune par un lieutenant de vaisseau, formait un corps unique, le corps royal d'infanterie de la Marine. Le mot « infanterie » disparut plus tard (4 février 1782) ; l'expression de corps royal de la Marine désigna dès lors les compagnies de fusiliers-marins, chargées du service dans les ports de guerre et à bord des vaisseaux.

La réforme administrative de 1774 n'était, dans la pensée de Sartine, qu'une pierre d'attente. Il s'agissait de débayer le terrain administratif des obstacles qu'y avait accumulés l'ordonnance de 1772, jusqu'à ce que le ministre, ayant eu le temps de mûrir ses idées par la réflexion et par l'expérience, ait pu élever de toutes pièces un édifice durable. Deux ans plus tard, de nouvelles ordonnances donnaient l'expression complète de la pensée réformatrice de Sartine.

1. Cette ordonnance fut prise à la suite d'un rapport, en date du 24 novembre 1774, de Villars de La Brosse, de Missiessy, de Vialis et du baron de Bombelle. A. M., A¹ 113.

Les ordonnances royales, « concernant la régie et administration générale et particulière des ports et arsenaux de marine », en date du 27 septembre 1776 ¹, avaient été soigneusement étudiées et discutées à l'avance. Sartine avait voulu s'éclairer lui-même des lumières de ceux qui avaient une compétence professionnelle. M. Pinet, alors contrôleur de la comptabilité des ports et arsenaux à Brest, avait dressé le plan du travail et avait été l'un des commissaires chargés de la rédaction préparatoire.

L'un des caractères généraux de ces ordonnances devait être d'établir dans l'organisation nouvelle la suprématie des services militaires ; aussi tous les collègues civils de Pinet ne durent pas voir d'un œil favorable le travail qui était à l'étude. Blouin, premier commis de la Marine, adressa au ministre d'énergiques remontrances ² contre les projets qui étaient à l'étude ; le ton même de ses observations prouve la confiance dont il jouissait auprès de son chef.

Il lui reprochait de n'avoir pas respecté l'antique constitution de la marine, qui avait été établie par Louis XIV et par Colbert. Comme le bailli de Mirabeau l'avait dit quelques années plus tôt dans une de ses boutades, le nom du grand ministre était, toujours et quoi qu'on fit, l'argument suprême des bureaux. « Colbert, suivant eux, a dit telle ou telle chose ; peut-être a-t-il dit même une sottise, et, si je l'entreprenais, je le démontrerais. Cela ne fait rien ; il faut que l'oracle soit adoré et respecté. Peut-être même n'a-t-il jamais dit ni pensé ce qu'on lui fait dire, mais cela se trouve favorable aux idées et affaires des

1. C'est l'intitulé de la principale ordonnance de ce jour ; elle comprend 446 articles, répartis en 19 titres. A. M., A¹ 117.

2. Lettre du 6-8 août 1776, publiée dans les *Mémoires de M. Ma-louet, intendant de la Marine, sur l'administration de ce département*, 1789 ; p. 257-280.

bureaux ¹. » Sartine, dans son rapport à Louis XVI, avait répondu à cette objection classique que les choses avaient changé dans la marine depuis l'ordonnance de 1689.

Colbert, disait Blouin, avait « pour principe que les militaires ne pouvaient être chargés du civil et de l'économique ; il pensait que l'administration et l'action devaient être séparées. » Et, s'adressant directement à Sartine : « Vous avez remis en vigueur l'ordonnance de 1765. Tenez-vous-y et votre service ira bien. Qu'avons-nous besoin de nouvelles ordonnances ? Pour être bonnes, elles ne se font pas si promptement ni si légèrement... Vous avez bien d'autres choses à faire, plus importantes et plus pressantes que des ordonnances... Sauvez votre département des innovations qui désolent les autres, et au moins, s'il n'est pas dans un état florissant, qu'on ne puisse pas vous imputer de l'avoir bouleversé. »

Sans s'arrêter à l'opposition d'une partie de ses bureaux, Sartine voulut connaître l'avis des trois commandants des ports militaires, d'Orvilliers à Brest, La Touche à Rochefort, Saint-Aignan à Toulon. Un passage d'une lettre à d'Orvilliers, en date du 31 août 1776 ², indique les précautions minutieuses du ministre pour empêcher à des indiscretions de compromettre le succès du travail qui se préparait.

« Vous trouverez ci-joint une partie des ordonnances que je vous ai annoncées ; j'ai divisé le reste en deux paquets, dont l'un est adressé à M. de Rosnevet ³ et l'autre à M. Pinet, qui sont chargés de vous les remettre. J'ai cru cette précaution nécessaire pour éviter qu'on ne voie arriver à la poste à votre adresse un paquet trop volumi-

1. LOMÉNIÉ, *Les Mirabeau*, t. I, p. 270.

2. A. M., B⁴ 134.

3. Saulx de Rosnevet, capitaine de vaisseau.

neux, qui pourrait donner lieu aux raisonnements et aux conjectures du département. » D'Orvilliers réunira chez lui MM. Rosnevet, Pinet et le capitaine de port Thévenard ; il rédigera avec eux, dans le plus grand secret, ses observations et les fera parvenir en trois paquets, sous double enveloppe, avec le « Pour vous seul ». Le ministre avait ajouté de sa main : « Dites-moi franchement, mon cher général, ce que vous pensez de mes projets. Vous savez bien que j'ai confiance dans vos lumières et votre expérience. Je recevrai très volontiers les observations de MM. Thévenard, Rosnevet et Pinet, à qui vous recommanderez le plus profond secret. »

En accusant réception à d'Orvilliers de ses observations ¹, Sartine se félicitait de voir qu'elles ne portaient que « sur quelques dispositions particulières qui n'altéreraient pas sensiblement le fond de la nouvelle constitution. J'examinerai très attentivement ces observations, en les comparant avec le texte, et je ferai usage de celles qui me paraîtront devoir être adoptées. Je suis fort aise que mes ordonnances aient eu le suffrage de M. le marquis de Langeron ². Le principe sur lequel j'établis la nouvelle forme du service doit être senti de tout le monde. »

Quelques jours plus tard, Sartine faisait communiquer au duc de Penthièvre, amiral de France, les nouvelles ordonnances, au nombre de sept, pour les faire revêtir de sa signature ; il s'y était proposé, disait-il, d'établir « un nouvel ordre de choses, qui mit chaque individu à sa véritable place et les employât tous d'une manière plus utile pour le service de Sa Majesté. »

Les ordonnances parurent le 27 septembre 1776. Voici le préambule de l'ordonnance principale :

« Sa Majesté s'étant fait représenter l'ordonnance du

1. Lettre du 23 septembre 1776.

2. Lieutenant général de l'armée de terre à Brest.

15 avril 1689..., celle du 25 mars 1765..., et son ordonnance du 8 novembre 1774..., et s'étant assurée que les officiers de sa marine ont acquis depuis plusieurs années, par la nouvelle forme donnée à leur éducation militaire, la théorie de l'architecture navale et les connaissances nécessaires pour bien diriger la construction, le gréement et l'équipement des vaisseaux, Elle a reconnu la nécessité de faire divers changements à l'ancienne constitution de sa marine. Cette constitution, qui n'admettait les officiers militaires à aucun détail dans les arsenaux, était propre sans doute aux temps où elle fut adoptée; mais Sa Majesté a jugé qu'elle ne pourrait être maintenue dans son entier sans renoncer aux avantages qui doivent résulter, pour la perfection des ouvrages et pour l'économie, tant des lumières et des talents desdits officiers que de l'intérêt qui lie essentiellement leur propre gloire au succès des opérations mécaniques des ports et à la conservation des forces navales. En conséquence, Sa Majesté s'est déterminée à confier aux officiers militaires de sa marine la direction des travaux relatifs à la construction, au gréement et à l'équipement de ses vaisseaux...

« La régie et administration générale des ports et arsenaux de marine sera et demeurera divisée en deux parties distinctes et séparées, dont l'une, sous l'autorité immédiate du commandant du port, comprendra tout ce qui concerne la disposition, la direction et l'exécution des travaux; et l'autre, sous l'autorité immédiate de l'intendant, comprendra tout ce qui concerne la recette, la dépense et la comptabilité des deniers et matières. »

Le ministre crut bon de commenter dans deux longues circulaires, des 5 et 6 novembre 1776 ¹, les ordonnances qui venaient d'être publiées.

1. A. M., B¹ 134.

La première circulaire était adressée aux commandants de la marine des trois ports militaires, d'Orvilliers, La Touche, Saint-Aignan.

Afin de mettre de l'ordre dans le grand nombre des travaux qui se font dans un port de guerre, on les a répartis entre trois « districts séparés » : la direction des Constructions, — la direction du Port, comprenant le gréement, l'équipement des vaisseaux et les mouvements du port, — la direction de l'Artillerie. Chaque direction sera sous les ordres d'un officier de marine, capitaine de vaisseau. Un directeur général, chef d'escadre, aura la haute main sur les trois services ; il rendra compte au commandant du port et recevra ses ordres pour tout ce qui dépend des trois directions.

Le conseil de Marine, maintenu dans chaque port et réorganisé, sera le centre commun des deux autorités du commandant et de l'intendant ; il permettra de réunir pour le bien général, en les éclairant les uns par les autres, les différents détails des deux services, qui resteront séparés dans la pratique.

Les officiers de la marine royale sentiront le prix de la confiance dont le roi les honore, puisqu'il les charge de la direction des travaux des ports et de la conservation des forces navales. Aussi Sa Majesté compte sur leur assiduité, leur exactitude, leur vigilance, et avant tout sur leur bonne intelligence avec les commissaires que la nouvelle ordonnance établit dans chaque port sous les ordres de l'intendant.

En effet, du moment où les officiers militaires recevaient une partie des fonctions des officiers d'administration, le corps des officiers d'administration et des écrivains de la marine était supprimé et remplacé par des commissaires des ports et arsenaux, des contrôleurs, des gardes-magasins, des commissaires des clas-

ses ¹, en nombre proportionné aux besoins de chaque département.

M. Hurson, ancien intendant de la marine au département de Provence, se rendra dans chaque port avec « l'autorité d'intendant et de commissaire du roi, député pour l'exécution de ses ordres » ; il sera chargé de réformer les administrateurs supprimés, d'établir les nouveaux commissaires dans leurs nouvelles fonctions, en un mot de ménager la transition entre l'ancien et le nouveau régime, de telle manière que le nouveau régime fonctionne le plus tôt possible et au port de Brest, en particulier, dès le 1^{er} décembre. M. Hurson sera secondé dans sa mission par M. Pinet. Il organisera tout spécialement les cinq bureaux, — magasin général, chantiers et ateliers, fonds et revues, armements et vivres, hôpitaux et chiourmes, — qui composeront désormais, sous l'autorité de l'intendant, l'administration de chaque port.

Enfin, la septième ordonnance concernait les officiers de port. Comme le nouveau régime les mettait en concurrence continuelle de service avec les officiers de vaisseau, elle les réunissait à ceux-ci, pour former de tous les officiers un corps unique, sous l'autorité unique du commandant du port. La mesure était excellente ; elle devait mettre un terme aux conflits d'attributions et aux querelles personnelles qui se produisaient parfois entre les officiers des deux services ². Cependant les officiers de

1. L'ordonnance établissait 50 commissaires des classes, ainsi répartis par département : Brest, 11 ; Toulon, 12 ; Rochefort, 7 ; le Havre, 8 ; Dunkerque, 3 ; Bordeaux, 9.

2. Thévenard avait adressé au ministre (18 décembre 1775) les représentations des officiers du port de Brest. Ceux-ci se plaignaient de « la sensibilité que leur causait leur séparation du corps de la Marine » ; ils rappelaient que de leurs rangs étaient sortis les Du Guay-Trouin, les Bart, les Barailh, les Périer, les Beauossier. A. M., B³ 616, fol. 369 et 382.

vaisseau et de port, suivant leur nouveau nom, ne prenaient rang dans leurs grades respectifs qu'après les capitaines, lieutenants et enseignes de vaisseau.

Ainsi le commandant militaire recevait la haute main sur tous les services des Constructions, du Port et de l'Artillerie, et ces services étaient uniquement dirigés par des officiers d'épée. La suppression des officiers d'administration consacrait la défaite de la plume. Aussi l'ordonnance du 27 septembre 1776 fut-elle très favorablement accueillie par l'ensemble des officiers de marine. Les officiers d'administration furent bien obligés d'accepter leur suppression ou leur transformation ¹.

Le ministre avait veillé, avec beaucoup de soin, à faire respecter l'amour-propre des fonctionnaires supprimés. Il avait fait informer les officiers de marine que si l'un d'eux se permettait quelque propos déplaisant à l'égard des officiers d'administration, à cause de leur suppression, il ne pourrait « se dispenser de concevoir de lui l'idée la plus désavantageuse et de le représenter à Sa Majesté comme un homme peu fait, par son caractère, pour être conservé dans un corps qui s'est toujours distingué par la délicatesse de ses sentiments ». Par mesure de précaution à l'égard « des jeunes gens emportés par la vivacité de l'âge », les commandants des gardes du pavillon et des gardes de la marine devaient être prévenus qu'on renverrait aussitôt à sa famille, « pour ne plus rentrer au service de la marine, tout garde qui se serait permis de dire une parole offensante ou de faire quelque

1. Un imprimeur de Metz avait publié les ordonnances du 27 septembre 1776, moins celle qui concernait la suppression du corps des officiers d'administration et des écrivains de la Marine. Sartine chargea M. de Calonne, intendant à Metz, de s'informer « si le sieur Collignon a fait cette édition incomplète de son propre mouvement ou si cette idée lui a été suggérée ». (Lettre du 16 décembre 1776.)

espèce d'insulte à quelqu'un des officiers d'administration ».

La seconde circulaire ministérielle, des 5 et 6 novembre 1776, était adressée à MM. Marchais, Dasque et Fourcroy, commissaires de la marine ordonnateurs, à Brest, Toulon et Rochefort.

Elle expliquait comment le roi, ayant résolu d'employer les officiers militaires à la direction des travaux et ouvrages mécaniques des ports, avait été amené à supprimer le corps des officiers d'administration, pour le remplacer par des commissaires généraux et ordinaires des ports et arsenaux, des gardes-magasins et des contrôleurs de la marine. Il ne sera pas possible de conserver dans la nouvelle constitution tous les officiers d'administration ; les uns recevront une pension ; les autres, des marques de bonté de Sa Majesté. L'intendant et les nouveaux commissaires sont d'ailleurs assurés de jouir de la considération et des récompenses que méritent leurs importantes fonctions.

En attendant l'arrivée de M. Hurson, on devra lire avec attention les ordonnances nouvelles ¹ ; il faut méditer en particulier l'ordonnance sur les arsenaux et bien en prendre l'esprit, à savoir que les fonctions des officiers militaires et celles de l'intendant et des commissaires y sont entièrement distinctes.

Pour exécuter sans retard l'ordonnance sur les fonctions nouvelles des officiers à la mer, on fera débarquer les écrivains qui sont attachés aux vaisseaux et frégates des diverses escadres, et l'on remettra au major de l'esca-

1. L'application des ordonnances au port de Toulon provoqua des difficultés. Le ministre écrivit à Saint-Aignan d'avoir à ce sujet des conférences personnelles avec l'intendant Prévost de La Croix. « On lève souvent bien des difficultés dans un quart d'heure d'entretien. » A. M., B¹ 134 ; 30 août 1777.

dre et aux officiers chargés du détail sur chaque bâtiment les registres qu'ils auront désormais à tenir ¹.

En enlevant au corps administratif le service de la comptabilité à la mer, Sartine avait voulu simplifier les rouages ; mais les officiers d'épée s'acquittèrent d'une manière très imparfaite de cette partie de leurs attributions, au point qu'il fut impossible de rendre compte des immenses dépenses faites à la mer pendant la guerre d'Amérique. Une ordonnance du maréchal de Castries (1^{er} novembre 1784) devait rétablir les intendants ou commissaires attachés aux armées navales, et les commis aux revues et aux approvisionnements pour embarquer sur chaque bâtiment.

Telles sont, dans l'ensemble, les ordonnances de 1776 ; elles constituent un chapitre fort important de l'histoire administrative de la marine de guerre. On comprend que le ministre ait tenu la main à leur exécution. Il était désireux de connaître l'impression que cette réforme devait produire à l'étranger ; il écrivait à M. de Rosily, lieutenant de vaisseau, qui se trouvait alors à Londres ² : « Quand cet ouvrage sera mieux connu des Anglais, je vous prie de me marquer ce qu'ils pensent en Angleterre de la nouvelle constitution que le roi vient d'établir. »

A côté de cette œuvre d'ensemble, un assez grand nombre de mesures particulières témoignent de l'activité qui régna alors au ministère de la Marine.

La meilleure, sans contredit, des réformes de Boynes avait été l'institution au Havre d'une École royale de Ma-

1. Un règlement en 126 articles fut publié à l'usage des « officiers chargés du détail à bord des vaisseaux », avec des « modèles des procès-verbaux, testaments, inventaires et autres pièces à former pendant la campagne selon les circonstances ». A. M., A¹ 117.

2. Le 14 décembre 1776. A. M., B¹ 134.

rine, pour instruire dans la théorie et dans la pratique les jeunes gens qui se destinaient au service de la mer ; la grande nouveauté de cette réforme était qu'on n'exigeait des élèves de l'École du Havre aucune preuve de noblesse. Sartine, qui ne laissa rien subsister de l'œuvre de son prédécesseur, supprima, par l'ordonnance du 2 mars 1775 ¹, l'École du Havre, qui n'eut pas même deux ans d'existence, et rétablit l'institution des gardes de la marine, sur ses anciennes bases, avec les trois compagnies de Brest, Rochefort et Toulon. Chaque compagnie comprenait cinquante gardes de la marine et environ une vingtaine d'aspirants, ceux-ci de quatorze à dix-huit ans. « Il n'en sera reçu aucun s'il n'est gentilhomme. Il sera par eux rapporté des pièces authentiques de leur noblesse. » Fâcheuse victoire de l'esprit nobiliaire qui dominait dans les conseils de Louis XVI et qui devait inspirer encore, en 1781, l'ordonnance sur l'armée de terre.

On reprochait à l'enseignement donné aux futurs enseignants son caractère trop uniquement théorique ². Le *Cours de mathématiques à l'usage des gardes du pavillon et de la marine*, que le savant Bezout, membre de l'Académie des sciences et examinateur des gardes, avait rédigé sur la demande de Choiseul, suppose une culture scientifique assez développée chez des élèves de quatorze à dix-huit ans en moyenne. Quand Monge remplaça Bezout, en 1783, comme examinateur, le niveau des études scientifiques continua d'être assez élevé. Cela n'est point un mal, à condition que la pratique complète la théorie, dans les

1. A. M., A¹ 114. Voir l'*Histoire de l'École navale et des institutions qui l'ont précédée*, 1889.

2. L'ordonnance du 2 mars 1775 instituait des professeurs de mathématiques et d'hydrographie, des maîtres de langue anglaise et espagnole, de dessin, de construction, d'escrime et de danse. Elle annonçait pour plus tard un cours de physique expérimentale.

occupations de jeunes gens qui sont destinés avant tout à être des hommes d'action et non des savants de cabinet. En 1788, l'ingénieur Forfait, le futur ministre de la Marine du Consulat, composait pour l'instruction des gardes son *Traité élémentaire de la mâture des vaisseaux*. Mais rien ne pouvait valoir la vie à bord, dans les conditions les plus voisines de celles qu'auraient un jour les futurs officiers. L'ordonnance de 1775 avait établi qu'aucun garde ne pourrait être promu enseigne, sans avoir servi en mer deux ans et demi.

Des passages de la correspondance de Du Chaffault, qui commandait l'escadre à Brest en 1777, sont intéressants à citer ici ; ils donnent l'opinion d'un vrai homme de mer.

« A l'égard des gardes de la marine ¹, on est généralement content de leur conduite. Ils ont tous la plus grande envie de servir. Mais, conservés dans le département depuis deux et trois ans sans entrer dans un vaisseau, plusieurs ignoraient, en arrivant dans ceux-ci, les premiers mots de la langue du métier ; on ne peut encore en conséquence parler de leurs talents... Dans ce moment, il y en a deux sur chaque vaisseau, où il en faudrait dix ; il n'y a que les marins qui sachent combien ils sont nécessaires dans un combat. Les Anglais, selon les nouvelles publiques, en ont onze cents dans leur marine ; ils n'en laissent point dans leurs ports, et ils auront des officiers de mer... La science de M. de Bezou (*sic*) n'est d'aucune utilité dans un combat, et les succès à la guerre ne sont jamais dus qu'aux vertus militaires et au talent de l'expérience, surtout dans la marine. Je me flatte, monseigneur, que le roi et vous ne désapprouverez pas ma manière de penser. »

C'était, en effet, le sentiment du ministre ; il faisait écrire au commandant d'Orvilliers et à l'intendant La-

1. Lettres du 6 et du 15 octobre 1777. A. M., B⁴ 129.

porte 1 : « L'intention du roi est qu'il soit embarqué sur les frégates et corvettes qui vont être établies en station ou en croisière le plus grand nombre de gardes de la marine possible... Il ne faut pas laisser échapper cette occasion d'instruction pour notre jeunesse. La préférence sera due à ceux qui seront les plus instruits. Leur présence sur les vaisseaux en rade est parfaitement inutile. »

La restauration des compagnies des gardes de la marine, faite dans les conditions du passé, avait encore l'inconvénient de maintenir la distinction entre les officiers gentilshommes et les officiers non nobles, entre le « grand corps » et la « petite marine », entre les officiers « rouges » et les officiers « bleus » 2; l'École du Havre aurait pu la faire disparaître, si toutefois les institutions sont de force à triompher des préjugés sociaux. Les officiers bleus, c'est-à-dire les capitaines de la marine marchande, admis à servir sur les vaisseaux du roi avec les grades de capitaine de brûlot, de lieutenant de frégate et de capitaine de flûte, étaient, le 1^{er} janvier 1776, au nombre de cent douze sur un effectif total de neuf cent quarante-quatre officiers 3. La guerre d'Amérique allait mettre en lumière les noms de plusieurs de ces plébéiens de la marine, mais sans les faire sortir de leur situation modeste.

L'esprit de corps des officiers de vaisseau tenait à distance ces camarades roturiers; il entretenait aussi en eux, sous prétexte qu'ils étaient tous gentilshommes, des habitudes d'intimité et de laisser aller, dont la discipline et le service avaient souvent à souffrir.

1. Le 24 novembre 1777. A. M., B⁴ 134.

2. Les expressions d'officiers rouges et bleus ne s'expliquaient plus alors par des différences dans la tenue, qui était devenue la même pour tous. CORRE, *L'Ancien Corps de la marine*, p. 159.

3. *État sommaire des archives de la Marine antérieures à la Révolution*, 1898; p. 357.

Un observateur indépendant et perspicace, venu à Brest, en octobre 1779, après la rentrée de l'escadre franco-espagnole de d'Orvilliers, faisait sur cet « esprit diabolique » des remarques instructives ¹.

« A terre, comme en campagne, général, capitaine, enseigne, garde de la marine, tout est confondu ; ils se tutoient comme camarades, et quand il s'agit d'une manœuvre commandée par un officier supérieur, le subalterne répond quelquefois que l'on devrait en faire une autre ; il en dit son avis, et le chef impatienté, quand le cas n'est pas pressant, préfère y déférer, plutôt que d'augmenter le nombre de ses ennemis. M. de Mortemart, commandant la frégate l'*Aigrette*, m'a assuré que c'était ainsi que le service se faisait sur quelques-uns des vaisseaux du roi, et j'avoue que j'avais besoin d'une autorité pour croire que quelque chose d'aussi monstrueux pouvait exister dans un état militaire. »

Cependant, d'après le même observateur, ce corps d'officiers a un double mérite : sa science de la tactique, supérieure à celle des officiers espagnols, lesquels ont pour eux le mérite d'une discipline bien mieux entendue, et l'émulation de tous ses membres un jour de bataille. « Tout s'y passe dans la plus grande règle, chacun fait pour le mieux, et c'est à l'envi l'un de l'autre que chacun des particuliers qui le composent cherche à se distinguer. » Mais si les manœuvres isolées sont intéressantes et souvent heureuses, les affaires d'ensemble restent parfois médiocres, soit par la faute du chef, soit à cause de l'esprit d'indépendance des subordonnés.

Le ministre avait été frappé du nombre trop élevé des

1. « Mémoire sur mon voyage de Brest. A Saint-Malo, le 4 novembre 1779. » Anonyme. A. M., B¹ 174.

officiers dans les états-majors. En 1692, la marine de Louis XIV, qui était dans sa plus grande splendeur, comptait deux vice-amiraux, quatre lieutenants généraux, huit chefs d'escadre. Le nombre des vice-amiraux n'avait point augmenté, mais celui des lieutenants généraux avait été porté à neuf et des chefs d'escadre à vingt-quatre. Les listes de 1775 comprenaient cent cinquante-sept capitaines de vaisseau, trois cent seize lieutenants de vaisseau ¹, trois cent quatre-vingt-huit enseignes. Tous ces effectifs étaient beaucoup plus que suffisants. « On ne saurait dissimuler à Sa Majesté que le nombre de ses officiers de marine est trop considérable dans tous les grades et qu'il en résulte trois grands inconvénients : le premier, de ne pouvoir les exercer suffisamment en temps de paix ; le second, qu'ils parviennent beaucoup trop tard et trop âgés aux premiers grades ; et le troisième, qu'il en résulte une dépense beaucoup trop forte ². » La seule réponse faite par le roi à ces justes observations fut ce mot : « Attendre. »

En 1777, Sartine céda à la tendance du jour en faisant créer une troisième charge de vice-amiral, vice-amiral *ès mers d'Asie et d'Amérique*. Cette création dut être vue d'un assez mauvais œil dans le haut état-major. Le lieutenant général comte d'Estaing, qui en bénéficiait ³, n'avait pas encore quarante-huit ans et il comptait à peine quinze ans de services dans les armées navales.

Dans les diverses promotions d'officiers généraux que

1. L'ordonnance du 10 mai 1777 accorda le rang de lieutenant-colonel aux cinquante plus anciens lieutenants de vaisseau. A. M., A¹ 119.

2. Mémoire du 22 mai 1775. A. M., C¹ 3.

3. Les provisions de la nouvelle vice-amirauté, du 6 février 1777, sont très louangeuses pour d'Estaing. Quant à ce titre sonore, *ès mers d'Asie et d'Amérique*, il l'avait proposé lui-même : « parages, disait-il, où j'ai été plus qu'aucun autre officier de la marine du roi. » A. M., dossier d'Estaing.

Sartine présenta à la signature du roi, on trouve des officiers que leur rang d'ancienneté, leurs services ou leur faveur à la cour désignaient à une promotion. Mais les apostilles des bureaux ne laissaient pas ignorer la vérité au roi : « Le vicomte de Rochechouart a beaucoup servi et commandé ; mais sa naissance, beaucoup plus que ses talents, le porte à l'avancement 1. » Et l'on peut dire que le rôle de la faveur fut beaucoup moins grand qu'on ne pourrait le supposer. Des promotions comme celles de d'Orvilliers² et de Du Chaffault au grade de lieutenant général, de Guichen, de Laccary, de Forbin d'Oppède, de Grasse, de La Motte-Picquet, de Barras de Saint-Laurent au grade de chef d'escadre, n'étaient que la juste récompense des services rendus. La seule critique à leur adresser, c'est que l'encombrement des cadres les rendait beaucoup trop tardives ; elles arrivaient pour d'Orvilliers à soixante-sept ans, pour Du Chaffault à soixante-neuf, pour Guichen à soixante-quatre, pour La Motte-Picquet à cinquante-huit, pour Grasse à cinquante-six. Les capitaines anglais, qui avaient le précieux avantage d'arriver jeunes encore aux hauts grades, devaient trouver qu'il y avait bien des chefs âgés dans l'état-major ennemi.

Le recrutement des matelots fut trop souvent pour la marine de l'ancien régime une difficulté presque insur-

1. A. M., C¹ 4, fol. 248. Note analogue pour le chevalier Du Dresnay Des Roches, *Ibid.* Ils furent cependant compris tous deux dans la promotion des quatorze chefs d'escadre, du 9 novembre 1776.

2. Le ministre faisait beaucoup de cas de cet officier général. Lors de sa nomination au commandement de la marine à Brest, il ajoutait ces mots de sa main à la lettre officielle de nomination (14 mars 1775) : « Je ne vous répéterai pas ici, monsieur, tout ce que je vous ai dit et qui doit vous convaincre de mon estime particulière ; je crois avoir fait un présent au roi et à la marine ; et tout cela malgré vous. » A. M., C¹ 49.

montable. Ce n'est pas que l'esprit guerrier et l'amour de la mer aient jamais fait défaut aux vaillantes populations de Bretagne et de Provence; mais le système des classes, qu'un patriotisme clairvoyant et le sens d'une administration intelligente avaient inspiré à Colbert, était devenu pour les gens de mer une machine impitoyable; les avantages que Colbert avait voulu leur assurer avaient à peu près disparu ou étaient comme illusoires, et le système ne se perpétuait plus que par ses vexations. Même en temps de service, les paiements des équipages ne se faisaient que d'une manière très irrégulière. Il y avait encore à compter avec la misère des populations maritimes. Les maux qu'elles avaient endurés dans la guerre de Sept ans avaient laissé des blessures profondes.

A vingt ans de distance, les témoignages sont comme identiques sur le sort lamentable des matelots.

Le bailli de Mirabeau raconte qu'en 1759, au cours d'une inspection dans le Boulonnais qu'il faisait avec le duc de Chaulnes, gouverneur de la province, à titre d'inspecteur général des milices gardes-côtes, il avait vu, à trois ou quatre reprises, des troupes de femmes de matelots se jeter aux pieds du gouverneur : les malheureuses montraient leurs pauvres petits enfants, pâles et décharnés, et demandaient miséricorde ¹.

En 1777, Du Chaffault écrivait de Brest ², à propos des équipages qu'on gardait à bord sans limite de temps, qu'on ne payait pas, qu'on n'habillait pas : « Ils sont ici depuis si longtemps qu'ils se désespèrent. M. et Mme la maréchale de Duras sont tous les jours témoins de leur chagrin. Hier, en revenant de la rade, plusieurs se jetèrent à leurs pieds et leur présentèrent des placets. Ils

1. LOMÉNIE, *Les Mirabeau*, t. I, p. 259.

2. Les 15 et 20 octobre 1777. A. M., B⁴ 129.

furent touchés l'un et l'autre de la situation de ces marins. Il est indispensable de les envoyer dans leurs familles, ou ils vont remplir les hôpitaux cet hiver. Jamais il n'y a eu une escadre aussi chagrinante pour eux ... Il n'est pas possible qu'ils sortent dans cette saison sans être vêtus, au moins du nécessaire, et ils ne l'ont pas. Je vous répète toujours qu'il y a de la cruauté ¹ à ne les pas changer. Je crains que l'on ne vous trompe sur cet article important. »

On ne trompait point Sartine, qui faisait son possible pour savoir la vérité tout entière. Il venait d'envoyer M. Pinet dans les ports de guerre, pour contrôler d'une manière rigoureuse tous les services de la comptabilité maritime ; en le munissant d'une sorte de pouvoir général, il l'avait accrédité auprès de tous les grands personnages de la marine, notamment à Brest, auprès des trois capitaines de vaisseau, directeurs des Constructions, du Port et de l'Artillerie, Briqueville, Bausset et La Tullaye. Mais les fonds manquaient. L'intendant Laporte déclarait à Du Chaffault qu'il n'avait point d'argent. Le ministre répondait aux plaintes réitérées du port de Brest qu'il ferait tout ce que les circonstances pourraient permettre. Enfin, elles lui permirent de donner l'ordre de faire payer des acomptes. En l'en remerciant ², Du Chaffault l'informait qu'il avait pu faire acheter aux équipages « toutes les hardes nécessaires pour être à l'abri des rigueurs de l'hiver, à l'exception de trente hommes... Les vaisseaux sont de la plus grande propreté, et chaque homme y est couché à l'aise dans son hamac particulier. »

Le résultat de cette incurie et de cette misère, c'est que les gens de mer se soustrayaient de mille manières à l'en-

1. Du Chaffault, dont l'orthographe est fantaisiste, écrit « cruotté ».

2. Lettres de Du Chaffault, du 20 octobre, du 20 novembre, du 3 décembre 1777 ; lettres de Sartine des 6, 11, 25 octobre. A. M., B¹ 129 et 134.

rôlement. Sartine avait imaginé de faire faire chaque année l'inspection des classes dans les départements du Ponant et du Levant par des officiers généraux ¹; il fit paraître, à la veille de la guerre ², une déclaration pour renouveler et augmenter les privilèges des gens de mer. Rien n'y fit. Ou les gens de mer s'enfuyaient pour n'être point portés sur les listes, ou ils disparaissaient au moment de la levée. Aussi y avait-il loin, lors de l'embarquement, entre les effectifs inscrits affectés à tel vaisseau, et les effectifs réels qui se trouvaient à bord. Les correspondances de tous les ports sont unanimes à ce sujet : pas un chef d'escadre, au cours de la guerre d'Amérique, n'a pris la mer, soit à Toulon, soit à Brest, sans avoir eu à compter avec l'épuisement des classes.

Pour Toulon, on avait la ressource, dispendieuse d'ailleurs, incommode et peu sûre, des matelots étrangers recrutés à Gênes, à Malte ou à Venise ; mais à Brest, il était impossible de recourir à l'enrôlement des gens de mer des pays voisins. Alors, comment avoir des équipages à peu près au complet ? Les procédés de d'Estaing à Toulon en 1778, de d'Orvilliers à Brest en 1779, de Guichen à Brest en 1780, sont à peu près les mêmes.

On commençait par embarquer, de gré ou de force, tous ceux dont les noms étaient « classés ». On transportait les équipages d'un vaisseau à l'autre ; mesure regrettable, car on faisait monter sur des bâtiments en partance des matelots déjà épuisés par des croisières antérieures, et qu'il aurait fallu à tout prix laisser reposer. La levée ou le reversement des matelots n'arrivaient, pour ainsi dire, jamais à mettre les effectifs dans les conditions normales. On sup-

1. En 1777, les chefs d'escadre La Touche de Tréville et Broves reçurent à cet égard des instructions minutieuses, l'un pour le Ponant, l'autre pour le Levant. A. M., A¹ 120.

2. 21 mars 1778. A. M., A¹ 121.

pléait les manquants par des volontaires, par des gardes-côtes, ou le plus souvent par des soldats des troupes de terre, qu'on improvisait marins. La majeure partie des équipages de d'Orvilliers, dans le grand armement de 1779, se composait de soldats d'infanterie ; il fallut leur apprendre, en quelques jours, les manœuvres et les transformer, comme on put, en matelots et en officiers mariniens. Guichen, à la veille même de son départ de Brest pour les Antilles ¹, ne cessait de se plaindre du « déficit de matelots et de bras de toute espèce » ; la formation de ses équipages était « si impraticable » qu'il devait y suppléer par des soldats.

Il y avait encore un moyen, qui pouvait être non moins fâcheux pour les intérêts du service : c'était de réduire la composition des équipages. Un règlement de Sartine corrigea de la manière suivante les chiffres des effectifs fixés par Choiseul en 1765. Le vaisseau de cent seize canons fut réduit de 1 303 hommes à 1 175 ; celui de cent dix, de 1 190 à 1 069 ; celui de quatre-vingts, de 963 à 862 ; celui de soixante-quatorze, de 741 à 697 et 665 ; celui de soixante-quatre, de 550 à 516 et 493 ². Soit, en moyenne, une diminution un peu supérieure à un dixième.

La réduction des effectifs n'était toujours qu'un palliatif insuffisant. Sartine, à bout de ressources, écrivait au port de Toulon ³ : « Les matelots français et étrangers manquent pour former les équipages, et les armements languissent. Je vous prie de me mander quels sont les moyens les plus efficaces et les plus prompts pour suppléer au défaut des matelots ; faites-moi part de vos idées et de vos ressources. »

1 Lettres des 26, 28, 31 janvier 1780. A. M., B¹ 174.

2. V. BRUN, *Guerres maritimes de la France, Port de Toulon* ; t. II, p. 21.

3. V. BRUN, *Ibid.*, p. 24.

Il y avait beaucoup à faire pour améliorer à terre ou à bord la situation matérielle des équipages. « Nos matelots arrivent dans nos ports, excédés de fatigue et de lassitude. Ils ne savent où aller ni où se mettre. Ils remplissent les cabarets, ils s'y noient dans le vin. Ils restent couchés des nuits et plusieurs nuits entières dans les rues de Brest, de Toulon et de Rochefort et finissent par être malades ou hors d'état de servir. Arrivés de croisières, mêmes inconvenients. Ils dépensent tout ce qu'ils ont gagné, avant d'être rendus chez eux ¹. » Le remède à ces désordres était dans l'établissement de casernes. Sartine avait commencé à en faire construire à Brest ; mais il paraît que ces travaux fort utiles ne procédaient qu'avec assez de lenteur.

A bord, les conditions d'hygiène étaient le plus souvent déplorables. Pour la table des commandants plus que pour les besoins des équipages, on embarquait des bœufs, des moutons, des porcs, des volailles, qu'on faisait vivre pêle-mêle avec les hommes. Bien des épidémies eurent pour cause première cette cohabitation avec les animaux. Les provisions d'eau s'épuisaient très vite à entretenir le bétail, au plus grand dommage de la propreté et de la santé générale.

Après la campagne de 1779, où la mortalité avait été effrayante dans l'escadre de d'Orvilliers, Sartine fit paraître un long règlement « concernant la propreté des vaisseaux et la conservation des équipages » ². Les parois de l'entrepont et de la cale seront enduites de deux ou trois couches d'eau de chaux très liquides. Les hardes des matelots seront lavées et « parfumées », c'est-à-dire désinfectées. Obligation pour les hommes de se raser au moins

1. Mémoire anonyme de 1780. A. M. B¹ 93.

2. Le 15 janvier 1780. A. M., A¹ 126.

une fois par semaine. « Ils se peigneront fréquemment pour détruire la vermine et changeront de chemise le dimanche et le jeudi. » Ils prendront en été deux bains de baignoire par semaine. Le chirurgien-major fera souvent la visite de la bouche et des gencives. L'eau à boire ne sera distribuée qu'après avoir été filtrée trois fois « à travers des serviettes ». On fera usage fréquent des ventilateurs. Tous les matins se fera le lavage de toutes les parties du navire et, une fois par jour, la désinfection. Il est recommandé aux commandants « d'entretenir l'exercice, l'activité et la gaieté parmi les équipages confiés à leurs soins ».

On a vu qu'on avait recours aux gardes-côtes pour compléter les équipages ; les commissaires des classes avaient dû dresser un registre matricule des matelots gardes-côtes classés. En fait, les gardes-côtes n'étaient pas des matelots, et ils ne relevaient pas des services de la Marine. C'étaient des corps sédentaires, organisés comme les milices, et recrutés en vue de la défense éventuelle des côtes, parmi les habitants des paroisses du littoral non inscrits au service des classes. Le ministère de la Guerre, à l'époque du maréchal de Belle-Isle, s'était fait attribuer, par l'ordonnance du 24 février 1759, « tous les détails concernant les milices gardes-côtes, le service, l'établissement et l'entretien des batteries servant à la défense des côtes ». La Marine perdit alors, pour ne plus la recouvrer, cette partie de la défense nationale, qu'elle pourrait être en droit de revendiquer, car la défense des côtes, bien comprise, n'est qu'une forme du combat naval. Lors de son voyage à Brest, Sartine s'était plaint de l'abandon où la Guerre laissait les batteries de la rade, auxquelles la Marine ne pouvait pas toucher.

Quoi qu'il en soit, une ordonnance du 13 décembre 1778, contresignée par le prince de Montbarrey, se-

crétaire d'État de la Guerre, remplaça les miliciens gardes-côtes par des canonniers gardes-côtes, en les réduisant de moitié, soit à vingt-trois mille hommes ; par contre-coup, l'ordonnance du 3 janvier 1779 augmenta de onze mille cinq cents hommes le nombre des matelots classés. Mais, miliciens ou canonniers, les gardes-côtes étaient peu familiarisés avec la vie maritime. Peut-être n'avaient-ils pas l'ignorance des soldats d'infanterie ou des novices qu'on recrutait n'importe où ; en fait, ils ne pouvaient être que d'assez médiocres matelots. Pour leurs équipages comme pour bien des choses, les chefs d'escadre de la guerre d'Amérique furent trop souvent obligés de s'en remettre à la bonne volonté du personnel et à la bonne étoile de la France.

Le service des constructions navales subit de la manière la plus heureuse les conséquences de l'activité intelligente de Sartine. Il suffisait ici de mettre de l'argent à la disposition des ingénieurs constructeurs. L'influence de l'Académie de Marine, l'enseignement fécond de Duhamel Du Monceau, qui fut le créateur et le directeur de la première école du génie maritime, avaient porté leurs fruits. Les ingénieurs en chef, Guignace à Brest, Deslauriers à Rochefort, Coulomb à Toulon, les ingénieurs comme Sané, dont le nom allait devenir célèbre, formaient un corps d'élite, qui était sans rival en Europe. On le vit bien à l'expérience décisive de ces longues et laborieuses campagnes de la Manche, de l'Atlantique et de l'océan Indien. Légers, dociles au vent, souples au gouvernail, rapides, la plupart des vaisseaux firent preuve de qualités manœuvrières de premier ordre ; elles se manifestèrent surtout par comparaison, quand ces instruments de marche et de combat, bien maniables, furent réunis, en 1779, aux lourdes citadelles flottantes des Espagnols, dont

la majesté imposante rappelait un peu la gravité du caractère castillan.

On travailla beaucoup dans les ports de guerre sous le ministère de Sartine. C'est alors que Groignard construisit, au port de Toulon, une « forme » ou un bassin pour le radoub des vaisseaux ; ce travail, qui demanda environ trois ans, fit époque dans l'histoire des grands travaux maritimes. Il s'était agi d'immerger une énorme caisse de bois de trois cents pieds de long et de quatre-vingt-quatorze de large, puis d'épuiser l'eau qu'elle contenait, et enfin de construire, à l'intérieur de cette carcasse de chêne, la maçonnerie de la forme. Groignard eut en récompense le titre d'ingénieur général de la Marine qui fut créé pour lui. On aura peine à croire que le grand port de guerre de la Méditerranée ait dû attendre jusqu'en 1778 ¹ l'existence d'un organisme indispensable à un arsenal. Depuis longtemps les marins, Du Guay-Trouin en particulier, l'avaient demandé. Faute de l'avoir, on en était réduit à laisser périr ou à détruire les bâtiments anciens de l'escadre du Levant ; leur passage à Brest pour le radoub était jugé la plupart du temps trop long et trop dispendieux.

Une activité féconde régnait sur tous les chantiers. « Chaque arsenal, selon le mot d'un contemporain, offrait l'image d'une nouvelle Salente. » Dans la correspondance diplomatique de Vergennes ² on peut noter presque au jour le jour les progrès des constructions navales. Bien que son département ne fût pas celui de la Marine, ce ministre suivait avec une attention patriotique les travaux qui se faisaient dans les ports ; comme la

1. La forme servit pour la première fois au radoub du *Souverain*, fin septembre 1778. A. M., B³ 657. — Le volume D¹ 11 renferme plusieurs mémoires, de Groignard et autres, sur la forme de Toulon.

2. DONIOL, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis*, t. I et II.

guerre qui se préparait devait avoir la mer pour théâtre, il tenait à stimuler le zèle du roi Catholique en faisant connaître à ses ministres les résultats obtenus en deux ou trois ans par la marine du roi Très Chrétien.

Du 5 novembre 1776 : « La France, depuis près de deux ans, est occupée du rétablissement de sa marine et de ses colonies. Les progrès qu'elle y a faits sont considérables, mais tout n'est pas fait... On a lieu de s'applaudir du travail de cette année; on le suit et on le suivra avec vigueur. Quarante vaisseaux seront en état à la fin de l'année; les radoubs de l'hiver et du printemps en donneront encore dix. Il entre journellement dans les arsenaux des bois pour la construction ¹ et tout ce qui est nécessaire pour l'équipement et l'armement de la flotte, et l'on ne discontinuera pas que les magasins généraux et particuliers ne soient remplis. »

Du 12 avril 1777 : « Le roi a dans ce moment quarante-deux vaisseaux de ligne en bon état, et tout ce qui est nécessaire pour les envoyer à la mer. Ce tableau, quoique riant, ne forme pas une puissance consolidée; en effet, cette escadre, après une première campagne, deviendrait nulle, si on n'avait pas des rechanges en vaisseaux et en agrès à y substituer, et ce sont là des choses que l'argent ne procure pas si on ne s'y est pris à l'avance. Il n'a pas été possible de tout faire à la fois, et si l'on savait l'état où était notre marine au printemps dernier, on ne croirait pas que nous eussions pu la tirer de ses cendres en aussi peu de temps. Nous avons fait une marine extérieure, mais nous ne lui avons pas encore donné cette force stable

1. Plusieurs volumes de la série B¹ des archives de la Marine, notamment B¹ 81, se composent de documents sur la fourniture de bois français et étrangers. On prit des ormes dans les parcs de Versailles et de Trianon. Le prince de Waldeck fit proposer la vente de bois des forêts du Weser.

que le bon emploi que nous faisons du temps lui assurera. Nous avons des marchés faits, et très considérables, pour des bois, des chanvres, des mâtures et d'autres articles également nécessaires, mais tout cela rentre lentement et ne peut venir que successivement. Le roi ne croira avoir mis sa marine sur le pied où elle doit être que lorsque, indépendamment des cinquante-deux vaisseaux que nous aurons en automne, il y en aura trente autres en bois dans nos chantiers et des agrès et apparaux, au moins pour le service de deux campagnes. Nous ne doutons pas que la même prévoyance affecte l'Espagne et qu'elle s'occupe sérieusement de remplir ses magasins. »

Une dépêche de d'Orvilliers ¹ donne l'idée du zèle qu'on déployait pour seconder les instructions du ministre de la Marine.

« J'ai l'honneur de vous rendre compte que la *Bretagne* ² a été mise à l'eau lundi 7 de ce mois, que ce vaisseau flotte avec toutes les grâces possibles vis-à-vis le quai du Contrôle. Il manque, monseigneur, à ma satisfaction celle d'être témoin de la vôtre. Si vous pouviez jeter un coup d'œil sur votre ouvrage et comparer l'état du port de Brest à celui où vous l'avez vu il y a dix-huit ou dix-neuf mois, treize vaisseaux de ligne dans la rade,

1. Brest, 9 avril 1777. A. M., B³ 636. — De 1776 à 1781, on construisit à Brest huit vaisseaux et cinq frégates ; et à Toulon, de 1777 à 1781, neuf vaisseaux et sept frégates. B³ 21.

2. La *Bretagne* était un vaisseau à trois ponts, de cent dix canons, construit par Groignard en 1766, à la suite de la souscription votée par les états de Bretagne. (A. M., D¹ 12.) En 1775, la pourriture du bois demandait un radoub complet. D'Orvilliers n'hésita pas à le conseiller : « La force du vaisseau, sa beauté et la justesse de ses proportions ne laissent point d'incertitude sur ses qualités et son utilité dans la guerre. Il est, d'ailleurs, un monument trop intéressant de la province de Bretagne à son souverain et à la gloire de la nation pour ne pas en perpétuer le bon exemple. » (Lettre du 31 mai 1775. B³ 616) Le radoub fut terminé en 1777.

deux à trois ponts, deux de quatre-vingts canons, trois de soixante-quatorze, cinq de soixante-quatre et deux de cinquante dans le port prêts à armer et prendre les armes aux premiers ordres, sont une résurrection des forces navales du roi qui n'est due qu'à la sagesse de votre administration. La suite des travaux de cette année et ce que vous projetez pour la prochaine rendront à la nation son ancien lustre et feront respecter notre admirable monarchie jusqu'aux extrémités du globe que nous habitons. »

Au moment de la rupture avec l'Angleterre, en mai 1778, Sartine adressait à Louis XVI un rapport sur l'état comparé des forces navales des belligérants ; il y évaluait l'ensemble des vaisseaux de ligne de la France et de l'Espagne à quatre-vingt-dix unités, et l'ensemble des vaisseaux de ligne de l'Angleterre à soixante-douze. La déclaration de guerre ne fit qu'activer les travaux de construction. A son départ du ministère, en 1780, Sartine laissait une flotte de deux cent soixante-quatre bâtiments de toute nature, dont soixante-dix-huit vaisseaux de ligne. Ce dernier nombre était inférieur de dix-sept unités au total de quatre-vingt-quinze vaisseaux de ligne que comptaient en 1692 les flottes de Louis XIV, au moment de la plus grande splendeur maritime de la France. Mais les quatre-vingt-quinze vaisseaux de 1692 ne représentaient que cinquante-quatre milliers de fer en boulets par chaque bordée, et les soixante-dix-huit vaisseaux de 1780 en représentaient cinquante-neuf ¹.

Les besoins de jour en jour croissants de l'artillerie de marine amenèrent la création, en dehors des ports, d'établissements industriels et militaires. La fonderie de canons d'Indret fut établie en 1777 ; il existait déjà à Indret un magasin de bois. La fonderie de canons de Ruelle, qui

1. A. M., B^s 12.

remontait à 1751, avait d'abord été un établissement privé, qui dépendait toutefois du roi dans une certaine mesure ; en 1776, elle ne releva plus que du ministère de la Marine. En 1777, la manufacture d'armes à feu de Tulle fut érigée en manufacture royale pour le service de la Marine ¹. Quelques années plus tard, sous le ministère de Castries, en 1781, les forges de la Chaussade, à Guérigny, furent acquises au nom du roi.

L'ordonnance de 1776 et le développement des constructions navales : ce sont là les deux titres d'honneur de l'administration de Sartine. En dédiant en 1780 à Sartine son *Précis historique de la marine royale de France*, Poncet de La Grave disait avec raison qu'il le dédiait au ministre à qui la marine devait « son rétablissement et sa splendeur ».

Sartine quitta brusquement le ministère, le 13 octobre 1780, à la suite de difficultés financières qu'il eut avec l'administration du Contrôle général ; elles ne furent d'ailleurs que la conclusion de ses mauvais rapports personnels avec Necker. L'un prêchait l'économie ; l'autre, pour préparer, puis pour entretenir la guerre, demandait de plus en plus des millions. Impatienté de voir ses demandes de crédits discutées ou diminuées par son collègue des Finances, Sartine l'accusait d'être vendu à l'Angleterre. Necker, ayant pris Sartine en flagrant délit d'irrégularités de comptabilité, profita de son crédit, qui alors était grand à la cour, pour le faire congédier.

1. Lettres patentes du 27 décembre 1777, en faveur de Fenis de Saint-Victour, gouverneur de Tulle, propriétaire de la manufacture. A. M., A¹ 120. — Le lieutenant de vaisseau (15 novembre 1771) Fougeroux Du Hamel de Serval fut détaché, de 1773 à 1785, aux forges de Ruelle et de Tulle, comme « inspecteur des forges et fonderies de la Marine » ; il fut retraité avec le grade de brigadier, 3 juillet 1785. C¹ 172.

Dans les dernières années du règne de Louis XV, les dépenses annuelles de la marine avaient été de vingt à vingt-cinq millions de livres, après avoir atteint le maximum de près de cinquante-sept millions en 1759. Avec le nouveau règne, elles augmentèrent tout de suite beaucoup. Pour l'année 1776, Sartine prévoyait pour la marine proprement dite une dépense de vingt millions de livres, pour les colonies de quatorze millions soixante mille, soit pour l'ensemble de son département trente-quatre millions soixante mille livres ¹. Mais les recettes générales du trésor n'avaient pas suivi une progression correspondante.

« Nous n'avons jamais cherché à faire illusion à l'Espagne, écrivait Vergennes à propos des finances ², sur le délabrement dans lequel le feu roi les a laissées. Ce n'est pas avec un parent aussi affectionné et un allié aussi intime qu'on cherche à imposer sur sa situation. On a fait sous le règne actuel plusieurs tentatives qui, loin de réussir, ont plutôt augmenté le désordre, parce qu'elles ont égaré la confiance et le crédit. Nous entrons dans une nouvelle carrière — il veut parler de l'administration de Necker — qui semble autoriser des espérances plus réelles. »

En attendant ces jours plus heureux, Sartine avait engagé de grandes dépenses, en travaux de constructions, ou en armements d'escadres d'évolutions. Comme la dotation annuelle de son département était loin de suffire aux dépenses, il avait eu recours, suivant des procédés déjà employés sous le règne précédent, au crédit des trésoriers et du munitionnaire de la Marine. Un long rapport qu'il fit

1. « Mémoire sur les fonds nécessaires pour le service de la marine et des colonies pendant l'année 1776. » Du 23 décembre 1775. A. M., B¹ 81.

2. Dépêche, déjà citée, du 12 avril 1777.

adresser à Necker, le 17 août 1777, quand celui-ci venait de prendre lui-même la direction générale des Finances, entre à ce sujet dans des détails précis.

Pour l'année courante 1777, il n'avait pu disposer que de 44 950 000 livres, — soit dix millions environ de plus que l'année précédente, — et il demandait en outre des crédits supplémentaires pour un total de 8 403 500 livres, à savoir 6 000 000 pour le service des ports, et 2 403 500 livres pour la prolongation d'armements des escadres et le transport de nouvelles troupes aux îles d'Amérique. Il rappelait à son collègue que les dettes de la Marine à la fin de 1776 étaient de 21 464 000 livres, non compris l'emprunt de 8 200 000 livres contracté par les trésoriers de la Marine et le munitionnaire général, qui était resté à la charge de la Finance. Il reconnaissait que son département avait eu des fonds considérables pour l'année précédente et pour l'année en cours, soit pour ces deux années 105 725 000 livres, en y comprenant les crédits supplémentaires qu'il demandait. A la fin de ce rapport, il avait ajouté de sa main : « Je vous le répète, monsieur ; sans les secours extraordinaires que je demande à compter de ce mois-ci, il m'est impossible de soutenir le service tel qu'il est. J'insiste avec les plus vives instances pour que vous vouliez bien y pourvoir. Tout est actuellement dans les ports dans la plus grande activité, et les ouvriers multipliés autant qu'il est possible pour profiter de la belle saison ¹. »

Le directeur général fut bien obligé d'approuver cette demande de crédits supplémentaires ; mais il avait résolu de couper court à la pratique, irrégulière et trop commode, qu'on employait à la Marine et dans les autres départements, de faire faire des emprunts considérables par les

1. A. M., B¹ 134.

trésoriers du département sans entente préalable avec le service des Finances. Une ordonnance, qui tient une grande place dans son œuvre administrative, allait bientôt faire disparaître ces errements (novembre 1778). Il n'y avait plus désormais qu'un seul trésorier-payeur général au département de la Marine, comme à celui de la Guerre; il était à la nomination directe de la Finance; il devait fournir chaque mois un rapport sur l'état de sa caisse, pour que la direction générale des Finances pût combiner la comptabilité de chaque département avec la comptabilité générale. Enfin, il était défendu à tout trésorier de faire désormais aucun emprunt et de négocier aucun billet sans l'autorisation formelle de l'administration des Finances.

Avec la guerre d'Amérique, les dépenses de la Marine, qui avaient déjà plus que doublé depuis le commencement du règne, augmentèrent dans des proportions énormes :

| Années. | Sommes payées par le Trésor général ou demandées à la Finance. | Detle contractée pendant chaque année. | Totaux. |
|---------|---|--|--------------------------|
| 1778 | 85 153 000 | 16 000 000 | 101 153 000 |
| 1779 | 131 639 840 | 25 000 000 | 156 639 840 |
| 1780 | 143 988 500 | 25 000 000 | 168 988 500 ¹ |

En trois ans seulement, le chiffre des dettes s'était élevé à soixante-six millions.

Pour sa justification, Sartine faisait remarquer au roi ² que, lors de son arrivée aux affaires, il avait trouvé son département obéré de dettes anciennes. Il avait voulu commencer par les solder; mais, comme la Finance ne fournis-

1. *État sommaire des archives de la Marine antérieures à la Révolution*, p. 624.

2. Mémoire du 10 avril 1779. A. M., B¹ 91.

sait à la Marine que des acomptes insuffisants pour les dépenses extraordinaires dûment approuvées par Sa Majesté, la masse des dettes, qui étaient rejetées d'un exercice sur l'autre, ne faisait que s'accroître. Avec ses paiements toujours incomplets, la Finance devait à la Marine, au 1^{er} janvier 1779, la somme de quarante millions. « Je supplie Votre Majesté de ne pas perdre de vue que c'est une dette de la Finance et non pas de la Marine, puisqu'elle provient uniquement de ce que la totalité des fonds qui devaient être faits en proportion des dépenses ordonnées en 1776, 1777 et 1778 n'a pas été fournie. »

La conséquence, c'est que Sartine avait été obligé de recourir, comme par le passé, au crédit des trésoriers de la Marine; mais, comme il l'écrivait à Necker ¹, il ne l'avait fait qu'après entente avec lui. « De concert avec M. le directeur général des Finances, je les ai autorisés à faire des billets pour des sommes considérables. Il ne restait pas d'autres moyens pour faire exécuter les armements projetés et ordonnés par Sa Majesté. »

Necker ne pouvait rien répondre : la mesure était fâcheuse, mais les circonstances l'avaient imposée et lui-même y avait consenti. Cependant il surveillait les agissements financiers de son collègue, « qu'il haïssait mortellement », suivant le mot du baron de Besenval. Necker, à ce que rapporte Besenval, découvrit, en octobre 1780, que Sartine avait chargé la Marine de vingt millions de dettes dont il ne lui avait donné aucune connaissance. Aussitôt il « jeta feu et flamme »; saisissant cette occasion de se défaire d'un collègue détesté, il arracha son renvoi sur l'heure au roi et à Maurepas. Cette révolution de cabinet avait été compliquée d'une intrigue de cour assez confuse, dans laquelle on avait prêté un rôle à la reine et à son

1. Mémoire du 1^{er} novembre 1778. A. M., B¹ 87.

amie la duchesse de Polignac. Cependant Marie-Antoinette paraît être restée étrangère à la soudaine disgrâce de Sartine et à son remplacement par le marquis de Castries, qui était un ami personnel de Necker.

En rendant compte à Marie-Thérèse de cette crise ministérielle assez inattendue, Mercy-Argenteau ajoutait : « Le sieur de Sartine a obtenu une bonne retraite, parce que la reine l'a protégé et que le roi lui voulait assez de bien. » On disait que Sartine avait obtenu une pension de cinquante mille livres, en plus des vingt mille qui formaient la retraite ordinaire des ministres, et qu'il avait touché une gratification de cinquante mille écus comptant. Le bruit avait couru qu'il serait appelé un jour au département de la Maison du roi ; on le regardait même comme un successeur éventuel du vieux comte de Maurepas ; mais sa carrière administrative était bien finie. Au début de la Révolution, Sartine émigra en Espagne ; il y mourut en 1801.

En France, où tout finit par des chansons, la chute de Sartine inspira plusieurs épigrammes. En voici une, assez connue :

Sartine, qui longtemps nous balaya les rues
 Et les filles d'honneur perdues,
 Les voleurs, les escrocs et les mauvais sujets,
 Par une audace trop extrême
 Des mers voulut aussi balayer les Anglais.
 Mais, pour avoir trop cher fait payer ses balais,
 Il s'est fait balayer lui-même.

Avant de voir à l'œuvre les « balais » de M. de Sartine, c'est-à-dire avant de raconter l'histoire militaire des escadres, il était nécessaire d'exposer comment le premier ministre de la Marine du règne de Louis XVI avait pris part à la renaissance maritime de la France. Les six années de son ministère furent une période intéressante

et active, pendant laquelle l'ancien lieutenant général de la police mérita bien de la marine et du pays. Sartine sut préparer les moyens d'action ; le moment venu, il les fit agir. Le mérite n'est ni banal ni médiocre. En suivant les escadres à la mer, il ne faut pas oublier l'œuvre qui s'accomplissait en même temps dans le cabinet du successeur de Colbert ; il n'est pas exagéré de dire qu'elle fut la préface et l'une des conditions de la victoire.



CHAPITRE IV

LES PRÉLIMINAIRES DE LA GUERRE D'AMÉRIQUE

La France après le traité de Paris. — La question de Dunkerque. — Sentiments de Vergennes à l'égard de l'Angleterre. — Ses *Réflexions* et *Considérations*. — Escadre d'évolutions de 1775. — Guichen. — La Guerre et la Marine à Brest. — Croisières du Levant. — Escadre d'évolutions de 1776. — Du Chaffault de Besné. — Manœuvres dans la rade de Brest en 1777. — Prises faites par les Anglais. — Préparatifs de guerre. — Affaire de la *Sensible* et de l'*Egmond*. — La politique et l'opinion en France. — Alliance avec les États-Unis, 1778.

Le 4 juillet 1776, le Congrès de Philadelphie proclamait l'indépendance des treize États-Unis de l'Amérique du Nord.

Le 6 février 1778, le gouvernement de Louis XVI et le gouvernement des États-Unis signaient un traité d'amitié et de commerce.

Le 16 et le 17 mars 1778, le vicomte de Stormont, ambassadeur de George III en France, et le marquis de Noailles, ambassadeur de Louis XVI en Angleterre, recevaient l'ordre de demander leurs passeports. Les relations diplomatiques étaient rompues entre les cabinets de Versailles et de Londres.

Aucun de ces événements n'eut un caractère de surprise ; chacun d'eux était prévu et escompté à l'avance par ceux qui devaient y jouer un rôle. Il n'y a pas à exposer

ici comment les relations entre Londres et Philadelphie ont abouti à une rupture ; mais il est de notre sujet de rappeler comment la situation politique des gouvernements français et anglais en 1774 devait conduire à la guerre comme à une conséquence inévitable et très prochaine.

De 1763 à 1770, le gouvernement français avait tout fait pour préparer la revanche de la guerre de Sept ans ; Choiseul était tombé au moment même où une guerre nouvelle était imminente. Les idées et les préparatifs de guerre avaient sommeillé avec ses successeurs. Mais leur brusque réveil en 1774 ne laissait aucun doute sur la clairvoyance patriotique et les secrets désirs des hommes qui dirigeaient le nouveau gouvernement : Louis XVI, qui n'a pas su vouloir beaucoup de choses, mais qui a voulu seconder la liberté des Américains ; Maurepas, qui dans sa place de premier ministre n'a point oublié qu'il avait longtemps dirigé la Marine ; Sartine, qui a apporté au ministère son activité d'administrateur consciencieux et de réorganisateur intelligent ; Vergennes enfin, qui a été le véritable artisan de l'alliance franco-américaine.

Ce que le ministère du jeune roi de France vit très nettement, et cela dès la première heure, c'est que la situation où le traité de Paris avait fait descendre la France ne pouvait durer plus longtemps sans que la France devint en Europe comme une quantité négligeable. Un des premiers mémoires adressés par Vergennes à Louis XVI signale en termes énergiques cette déchéance.

« La paix humiliante de 1763... a établi chez toutes les nations l'opinion qu'il n'y avait plus en France ni force ni ressource ; l'envie, qui jusque-là avait été le mobile de la politique de toutes les cours à l'égard de la France, dégénéra en une sorte de mépris ; le cabinet de Versailles,...

au lieu d'être comme autrefois le centre de toutes les grandes affaires,... en devint le paisible spectateur; on ne le consultait plus; on ne comptait même plus pour rien son suffrage ou son improbation. En un mot, la France... était devenue d'une inutilité absolue...

« Il suffit de lire le traité de Paris... pour connaître l'ascendant que l'Angleterre avait pris sur la France, pour juger combien cette arrogante puissance savourait le plaisir de nous avoir humiliés,... pour y puiser un sentiment d'indignation et de vengeance que le seul nom anglais doit inspirer à tout Français patriote.

« ... Je ne crains point de le dire, sire : une nation peut éprouver des revers et elle doit céder à la loi impérieuse de la nécessité et de sa propre conservation; mais, lorsque ces revers et l'humiliation qui en a résulté sont injustes, lorsqu'ils ont eu pour principe et pour but l'orgueil d'un rival influent, elle doit, pour son honneur, pour sa dignité, pour sa considération, elle doit s'en relever lorsqu'elle en trouve l'occasion. Si elle la négligeait, si la crainte l'emporte sur le devoir, elle ajoute l'avilissement à l'humiliation, elle devient l'objet du mépris de son siècle comme des races futures ¹. »

Sauf quelques débris isolés, la paix de 1763 avait coûté à la France toutes ses possessions d'outre-mer; elle avait fait en outre à son flanc continental une blessure, sinon plus cruelle, du moins plus humiliante et qui saignait toujours : le port de Dunkerque avait dû être comblé de nouveau, ses jetées rasées et un commissaire anglais avait été chargé de veiller à demeure sur le maintien de ses ruines. L'ingéniosité tenace des Dunkerquois, la fierté de Choiseul, les protestations de d'Aiguillon avaient maintes

1. DONIOL, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis*, t. I, p. 2-3.

fois tenté d'éluder ces conditions trop rigoureuses; ç'avait été toujours en vain. Les ministres de George III envoyaient au besoin des officiers de la marine et du génie faire des enquêtes sur place; chaque fois elles avaient abouti au maintien ou à l'aggravation de l'impitoyable *statu quo* ¹.

La correspondance diplomatique de Vergennes a conservé les traces de la douleur patriotique que lui causait la question de Dunkerque. Le nouveau gouvernement venait d'entreprendre des travaux à Dunkerque, en se conformant d'ailleurs à la teneur expresse des traités, mais en déclarant qu'il ne souffrirait aucune prohibition abusive. A ce propos, Vergennes écrivait à l'ambassadeur français à Londres : « Vous connaissez la délicatesse jalouse de cet objet pour la France, l'abus que les ministres anglais n'en ont que trop souvent fait pour nous mortifier... Quand il serait vrai que le port de Dunkerque n'existerait plus et ne présenterait qu'un cloaque, Sa Majesté n'en aurait pas moins le droit de réparer les quais qui en borderaient l'enceinte ². »

Il suffit de prendre au hasard, pour ainsi dire, les dépêches de Vergennes au cours des années 1774-1778 pour y trouver sous toutes les formes l'expression, souvent éloquente, de ces idées : l'Angleterre est l'ennemie de la France; elle songe à exploiter jusqu'aux dernières conséquences sa victoire de 1763; l'intérêt ou mieux le devoir de la France est de profiter des embarras présents de sa rivale et de se préparer à la guerre; pour cela, elle doit rester fidèle à la politique du Pacte de famille et entreprendre vigoureusement la restauration de sa marine.

1. A. de SAINT-LÉGER, *La Flandre maritime et Dunkerque...*, 1900; p. 332-335.

2. DONIOL, *Ibid.*, t. I, p. 89, 92. Dépêches des 10 et 22 juillet 1776.

« Nous voyons à côté de nous une nation inquiète et avide, plus jalouse de la prospérité de ses voisins que de son propre bonheur, puissamment armée et prête à frapper, au moment même où il lui conviendra de menacer. Ne nous y trompons pas : quelque parade que les ministres anglais fassent de leurs inclinations pacifiques, nous ne pouvons compter sur cette disposition qu'autant que leurs embarras domestiques se prolongeront... Si quelque chose la retient [l'Angleterre] et lui impose, c'est la représentation de la France et de l'Espagne unies, c'est la certitude que le premier coup de canon qu'elle tirera contre l'une ou l'autre sera répondu par toutes les deux ¹. »

Vergennes n'a pas oublié ce qu'il appelle « la manière plus que pirate avec laquelle les Anglais commencèrent la guerre en 1755 » ; il sait « ce que l'on doit attendre d'une nation qui se joue des droits les plus sacrés des nations et de quelle importance il est de la surveiller, même dans ses moindres démarches. » La nouvelle que l'amirauté anglaise procède, en 1775, à des armements lui inspire ces mots : « L'expérience du passé peut nous rendre défiants, et nous ne voudrions pas être pris une seconde fois pour des dupes ². »

Au sujet d'une expédition malheureuse de la marine espagnole contre les pirates d'Alger, il écrivait au marquis d'Ossun, ambassadeur de France à Madrid : « Alger et Maroc sont des mouches plus incommodes que dangereuses, mais l'Angleterre est le monstre contre lequel il convient d'être toujours préparé ³. »

1. DONIOL, *Ibid.*, t. I, p. 19. Mémoire au roi, 8 décembre 1774. — Saint-Simon s'exprimait à peu près de même sur l'attitude de l'Angleterre en face de l'alliance franco-espagnole. Voir notre *Marine sous Louis XV*, p. 37.

2. DONIOL, *Ibid.*, t. I, p. 96, 91. Dépêches du 29 et du 14 juillet 1775.

3. DONIOL, *Ibid.*, t. I, p. 114. Dépêche du 28 juillet 1775. Il

Le 23 août 1775, une proclamation de George III venait de déclarer en « état de rébellion et de sédition » les « colonies et plantations en Amérique » ; l'Angleterre commençait ouvertement la guerre contre les « insurgents » de Philadelphie. Plus que jamais, la guerre paraissait probable entre Paris et Londres. Vergennes rédigea alors deux rapports. Dans l'un, intitulé *Réflexions*, il examinait surtout l'état actuel des colonies anglaises et la conduite que la France devait tenir à leur égard. Dans l'autre, intitulé *Considérations*, il exposait la situation générale de la France ; ce second mémoire fut officiellement communiqué à ses collègues, Maurepas, Turgot, Sartine et Saint-Germain.

Ces deux mémoires, semblables d'ailleurs en cela à la plupart des dépêches du comte de Vergennes, n'ont pas le ton incolore et impersonnel qui caractérise assez souvent les documents de chancellerie. Sans doute, c'est le ministre des Affaires étrangères du roi de France qui tient la plume, mais l'inspiration est d'un citoyen qui a l'amour passionné de son pays et qui, s'il avait eu d'autres sentiments, comme il l'avait écrit lui-même à Louis XVI, se serait jugé « indigne de porter le nom de Français. »

« L'Angleterre, disent les *Réflexions* ¹, est l'ennemi naturel de la France ; et elle est un ennemi avide, ambitieux, injuste et de mauvaise foi : l'objet invariable et chéri de sa politique est, sinon la destruction de la France, du moins son abaissement, son humiliation et sa ruine... Ces dispositions l'autorisent [la France] et même l'invitent à saisir toutes les occasions possibles pour affaiblir les forces et la

répète la même comparaison dans une dépêche du 28 novembre 1775, *Ibid.*, p. 294 : « Alger est tout au plus une mouche incommode, l'Angleterre est le monstre qu'il faut museler. »

1. DONIOL, *Ibid.*, t. I, p. 244. Fin de 1775.

puissance de l'Angleterre, tandis que de l'autre la politique lui en fait un devoir. »

Le passage suivant des *Considérations* est le prélude des dispositions énergiques que le gouvernement de Louis XVI était à la veille de prendre.

« Peut-être faut-il considérer, en bonne politique, qu'une apathie trop marquée dans la crise actuelle sera interprétée comme l'effet de la crainte, et de cet amour immodéré de la paix qui, depuis peu d'années, a produit tant de maux et d'injustices, et que l'Angleterre, jugeant que la nullité de nos moyens et la pusillanimité qu'elle nous supposera lui seront garants l'un de l'autre, ne devienne plus exigeante encore qu'elle ne l'est déjà, et qu'elle n'ose tout, soit directement et à face découverte, soit par l'insolence et l'injustice de ses visites et de ses croisières, et par des insultes de détail qu'elle ne voudra ni ne pourra réparer et que nous ne pourrons ni ne voudrons dévorer. Les Anglais ne respectent que ceux qui peuvent se faire craindre ¹. » C'est déjà, plus d'un demi-siècle à l'avance, l'expression presque textuelle de la déclaration énergique que le gouvernement de Charles X fit entendre à Paris et à Londres, quand les marins de Duperré préparaient à Toulon l'expédition d'Alger.

A partir de ce jour, on échange à tout propos entre Paris et Madrid des notes sur les armements réciproques des deux puissances alliées ; on arme à Cadix et au Ferrol, comme on arme à Toulon et à Brest.

En Amérique, le fait décisif s'est accompli. Le Congrès de Philadelphie vient de publier la déclaration d'indépendance. Alors, Vergennes, dans le conseil du 31 août 1776, en présence du roi, de Maurepas, de Sartine, de Saint-Germain et de Clugny, pose nettement, dans de nouvelles

1. DONIOL, *Ibid.*, t. I, p. 277. Mars 1776.

Considérations, au ton dogmatique et viril, la question de la guerre de la France contre l'Angleterre.

« L'Angleterre est incontestablement et héréditairement l'ennemie de la France ¹ : jalouse de sa grandeur, des avantages naturels de son sol et de sa situation, tous ses efforts et toutes les ressources de sa puissance ont constamment été employés à attaquer celle de la France, à lui susciter des ennemis et à soulever l'Europe contre elle. De là, les guerres longues et sanglantes dont nous ressentons encore les tristes effets... Quel plus beau moment la France pourrait-elle choisir pour effacer la honte de la surprise odieuse qui lui fut faite en 1755 et de tous les désastres qui en furent la suite, que celui où l'Angleterre, engagée dans une guerre civile à mille lieues de sa métropole, a éparpillé les forces qui seraient nécessaires à sa défense intérieure ? »

A quelque parti que le roi s'arrête, guerre ou paix, les forces navales de la France doivent être mises sur le pied de guerre. « Il n'est personne, je pense, qui veuille avancer qu'il faut nous abandonner nûment au cours des événements, et faire reposer une des branches essentielles de la fortune de cet État sur des peut-être. » Donc, il faut armer. « En agir autrement, ce serait s'afficher aux yeux de sa nation et de l'univers entier pour trahir l'intérêt national. »

Ces extraits des dépêches et des rapports de Vergennes suffisent pour mettre en lumière l'une des causes qui amenèrent, en trois ou quatre années à peine, la restauration de la puissance maritime de la France. On a déjà fait sa part à l'administration de Sartine dans cette œuvre patriotique ; mais il faut tenir compte aussi de l'esprit nou-

1. DONIOL, *Ibid.*, t. I, p. 567 et suiv. Voir les mêmes idées sous la plume de Saint-Simon, dans notre *Marine sous Louis XV*, p. 37.

veau qui inspirait le conseil du jeune roi et dont l'interprète le plus éloquent était le comte de Vergennes. Un gouvernement qui veut et qui prévoit : tel est alors, dans la politique extérieure, le caractère du cabinet de Versailles. Si la France a fait grande figure sur les mers, elle le doit aux mérites de Sartine et aux qualités militaires de ses marins ; elle le doit encore, sachons le reconnaître, à l'esprit de virilité et de fierté qui animait le ministre des Affaires étrangères et le gouvernement tout entier.

Les escadres de Toulon et de Brest qui prirent la mer en 1778 pour traverser l'Atlantique ou menacer l'Angleterre s'étaient préparées à la guerre par des croisières répétées. A la fin du règne précédent, en 1772, d'Orvilliers avait déjà commandé une escadre d'évolutions, qui avait croisé durant quelques semaines sur les côtes de France. Le nouveau ministre reprit cette idée ; il la fit exécuter chaque année sur la Méditerranée et sur l'Océan. Il y eut ainsi une suite de campagnes navales, qui ne sont pas sans analogie avec les grandes manœuvres de la marine de nos jours ; elles devinrent l'école des officiers et des équipages de la guerre d'Amérique.

Lorsqu'on sut à Brest que l'intention du ministre était d'organiser pour l'année 1775 une campagne d'évolutions, il y eut la plus grande émulation parmi les officiers pour obtenir la faveur d'un embarquement. D'Orvilliers, qui commandait dans ce port, écrivait au ministre ¹ : « Si notre zèle a paru recevoir quelque engourdissement sous le ministère qui a précédé le vôtre, le désir de vous plaire et de mériter sous le nouveau régime lui donne aujourd'hui un feu et une activité très louables sans doute, mais très embarrassants par l'impossibilité de satisfaire

1. Brest, le 10 avril 1775. A. M., C¹ 84.

l'ardeur générale de servir. Tout veut aller à la mer. »

Une division navale de douze voiles, — quatre frégates, cinq corvettes, un lougre, deux cotres ¹, — fut armée dans les ports du Ponant, à Brest, à Rochefort, au Havre et à Lorient, sous le nom de « escadre d'évolutions pour exercer les officiers de la marine et former des équipages ». Elle comprenait en tout 1 885 hommes ; sa plus forte unité était la *Terpsichore*, frégate de trente canons.

L'officier supérieur qui commandait cette petite escadre est le futur lieutenant général des armées navales, qui, en 1780, battit trois fois, coup sur coup, les vaisseaux de Rodney aux Antilles ; son nom glorieux se lit aujourd'hui sur un de nos croiseurs rapides. Le breton Luc-Urbain Du Bouëxic, comte de Guichen, eut une longue et laborieuse carrière d'homme de mer. Garde de la marine à dix-huit ans (1730), enseigne de vaisseau à vingt-trois, lieutenant de vaisseau à trente-quatre, chevalier de Saint-Louis à trente-six, capitaine de vaisseau à quarante-quatre, il avait en 1775 soixante-trois ans d'âge, quarante-cinq ans de service, dix-neuf ans de grade. Presque chaque année de sa vie d'officier avait été marquée par un embarquement.

Il avait servi d'abord sur l'*Ardent*, que commandait Cornil Bart, le fils du héros de Dunkerque, dans cette escadre de Du Guay-Trouin que la politique pusillanime de Fleury empêcha de sortir de Brest en 1734. Sa première action d'éclat avait été un combat heureux soutenu, en 1745, à l'entrée du port de Boulogne, avec un corsaire de dix canons contre plusieurs bâtiments anglais ; c'était à l'époque où le duc de Richelieu avait été chargé de préparer un débarquement en Angleterre. En 1747, il commandait la *Sirène* ; de compagnie avec l'*Atalante* de Du Chaf-

1. Voir l'Appendice I.

fault, il avait fait une vigoureuse campagne dans les eaux de Saint-Domingue contre les corsaires et vaisseaux anglais. Au cours de la guerre de Sept ans, ses campagnes dans l'Amérique du Nord et aux Antilles, sous les ordres de Du Bois de La Motte, de Beaussier de l'Isle, de Courbon de Blénac, de d'Estaing, le désignaient pour le grade de chef d'escadre.

La *Terpsichore*, qui avait été armée à Rochefort, avait quitté Brest le 1^{er} juin avec la division navale. Les instructions du ministre ¹ disaient de prendre cinq mois de vivres, dans le cas où la guerre éclaterait quand les bâtiments seraient à la mer. Guichen devait d'ailleurs se borner à faire manœuvrer sa division, pendant six semaines environ, vers les caps Ortegal et Finisterre, puis à établir sa croisière sur les côtes de France, depuis les îles d'Yeu et Noirmoutiers jusqu'au passage du Raz. Après la dislocation de l'escadre, des frégates devaient être détachées soit à la Martinique, soit à Saint-Domingue, pour escorter un convoi et conduire des troupes.

A la fin de juillet, l'escadre avait mouillé à la Corogne. Des officiers, parmi lesquels était le duc de Chartres, embarqué comme volontaire, en avaient profité pour aller visiter les deux endroits connus de la région, Saint-Jacques de Compostelle, où ils assistèrent à des fêtes religieuses et au classique combat de taureaux, et le Ferrol. La visite de ce port offrait beaucoup d'intérêt pour des marins. Projetée, comme la rade de Brest, au devant de l'Atlantique, séparée de la pleine mer par un goulet long et étroit, la rade spacieuse du Ferrol était par elle-même une position de premier ordre; depuis le milieu du xviii^e siècle, on avait entrepris de la transformer en un grand port militaire. Les Anglais se montraient fort inquiets de ces tra-

1. Du 5 mai 1775. A. M., B¹ 81.

vaux ; pour les Français, liés à l'Espagne par une alliance étroite et par les mêmes ambitions maritimes, ils ne pouvaient que s'en féliciter ¹. Le duc de Chartres visita au Ferrol un magnifique vaisseau de cent seize canons, la *Santísima Trinidad* ; il fut frappé de la valeur militaire de la position et de l'importance des travaux que le gouvernement de Charles III y faisait exécuter.

Le journal que Guichen a tenu des trois mois d'évolutions de sa petite escadre offre de l'intérêt pour l'histoire de la tactique ; il renferme des détails techniques et des plans qui se rapportent aux évolutions et manœuvres des bâtiments ². Il avait eu à examiner un nouveau système de signaux, qui avait été composé par un de ses officiers, le chevalier Du Pavillon, commandant de la *Sylphide*. Dans une lettre au ministre ³, il résumait ainsi ses impressions ; on y sent percer une satisfaction incomplète et un vif désir de faire la vraie guerre.

« Je ne pourrais détailler les talents particuliers, n'ayant eu aucun événement dans la campagne à me les faire connaître... Si les évolutions n'ont pas été toutes aussi régulières que je l'eusse désiré, je n'ai pu l'attribuer qu'aux mauvaises qualités de quelques vaisseaux, qui ne permettaient pas aux capitaines de les exécuter avec la précision que leurs manœuvres le faisaient espérer. Ce n'est que dans la guerre que l'on peut juger sainement des qualités qui font vraiment l'officier... Permettez-moi donc, monseigneur, d'attendre ce temps à distinguer particulièrement chaque officier, suivant les occasions où il aura été employé. »

1. Un ingénieur français de la marine, Gautier, passé en 1769 au service de l'Espagne, fut employé aux travaux du Ferrol. A. M., dossier Gautier.

2. A. M., B¹ 124. Ce volume renferme les divers documents de cette croisière.

3. Brest, 20 novembre 1775.

Le retour à Brest d'une division de l'escadre, sous les ordres du vicomte de Rochechouart, donna lieu à un incident qui met en lumière les conséquences, parfois ridicules, qu'amenait la division des services du port entre la Marine et la Guerre. Pour amarrer sur les quais de la Penfeld la corvette la *Perle*, le capitaine de port Thévenard, accompagné de deux officiers, s'était porté sur le terrain de la batterie du Fer à cheval, à l'entrée même du port, d'où il pouvait plus aisément commander une manœuvre urgente et difficile. Le factionnaire lui enjoignit de sortir ; la consigne était que personne ne pénétrât sur ce terrain, qui dépendait du service de la place. « J'obéis avec mes officiers, dit Thévenard, j'abandonnai ma manœuvre, en conservant l'étonnement que devait nous causer une chose aussi inouïe. » Quelques jours plus tard, mêmes incidents à propos de la sortie de la *Licorne*. En les communiquant au ministre ¹, d'Orvilliers lui demandait de faire cesser « l'indécence » de consigner les officiers du port sur leur propre domaine et de ne pas leur permettre de placer des amarres là où les besoins du service en faisaient une nécessité.

Des lettres de Sartine, adressées à d'Orvilliers et au marquis de Langeron, le lieutenant général qui commandait à Brest la garnison et les forts, jettent un assez triste jour sur la jalousie de ces deux sœurs, trop souvent rivales, la Guerre et la Marine ². On voit que le ministre se préoccupait beaucoup de maintenir ou de rétablir l'harmonie entre les officiers de la marine et leurs camarades de la terre, dans une ville où les complications d'un service, maladroitement divisé, amenaient des conflits continuels entre les deux armes. Il vantait à Langeron les qualités de

1. Lettres de d'Orvilliers et de Thévenard, des 20 octobre et 3 novembre 1775. A. M., B³ 616.

2. Lettres du 13 juillet et du 9 août 1776. A. M., B⁴ 134.

d'Orvilliers, son honnêteté, sa franchise ; il se félicitait des bons rapports qu'il entretenait avec lui. « Je ne doute pas que votre amour commun pour le bien et la conformité de vos sentiments ne procurent bientôt au port de Brest une tranquillité sans laquelle il est impossible que le roi soit jamais servi comme il doit l'être. C'est un service que vous aurez rendu à l'État. » Quelques semaines plus tard, pour lui exprimer sa joie d'apprendre que tout marchait à souhait entre les officiers des deux corps et entre les deux services, il se servait de cette hyperbole, qui traduit à sa manière la gravité du mal : « Vous aurez opéré un miracle. »

L'armée navale du Levant, à défaut de manœuvres d'ensemble, avait ses croisières annuelles. Dans cette mer infestée par les pirates barbaresques ou par les corsaires du Magne, les bâtiments marchands avaient besoin de protection presque en tout temps. La signature de la paix de Kaïnardji entre la Russie et la Porte (juillet 1774) pouvait amener une recrudescence du brigandage maritime, car l'escadre russe qui, depuis la journée de Tcheshmé, faisait la police de l'Archipel, allait quitter la Méditerranée. Vergennes avait attiré l'attention du roi sur ce point ¹. Aussi il avait été décidé que l'escadre de Toulon aurait une station en permanence dans les eaux de l'Archipel. Au mois d'octobre 1774, Suffren, qui était alors capitaine de vaisseau, avait reçu le commandement de la *Mignonne*, pour croiser dans la région des échelles du Levant ; il était de retour à Toulon au mois de juin 1775. En 1775 aussi, l'*Atalante*, du chevalier de Glandevéz, l'*Aurore*, du chevalier de Bompar, l'*Aigrette*, du chevalier de Balle-

1. Lettre de Vergennes à Sartine, du 5 septembre 1774. A. M., B¹ 80.

roy, avaient parcouru les parages de la Méditerranée orientale, de l'Archipel, de la mer Ionienne et de l'Adriatique; car les côtes de l'Épire, de l'Albanie et même des États vénitiens servaient souvent de repaires aux pirates.

En outre, chaque année, de juin à septembre, à l'époque de la foire de Beaucaire, deux chebecs croisaient sur les côtes de Provence, de Languedoc et de Roussillon. La mission était assez ingrate. En 1777, le lieutenant de vaisseau Barbazan, au cours de sa croisière avec le chebec le *Séduisant*, n'eut pas l'occasion d'apercevoir un seul forban. Il demandait au ministre de lui donner un bâtiment « plus propre à faire quelque chose qui pût mériter ses bontés ¹. »

Parmi les croisières faites sur la Méditerranée vers cette époque, la croisière de Chabert Cogolin mérite une mention particulière. Cet officier, qui fut à la fois membre de l'Académie de Marine et de l'Académie des Sciences, fait partie de cette génération de marins, hommes de science, mathématiciens, astronomes, hydrographes, qui a honoré les règnes de Louis XV et de Louis XVI. Déjà connu par divers travaux d'hydrographie, notamment par sa campagne en 1750 et 1751 sur les côtes de l'Amérique du Nord, il fut chargé, en 1776, d'une campagne d'études dans la Méditerranée, comme commandant de l'*Atalante*. Il expérimenta des horloges marines, comme l'avait fait Fleurieu dans sa campagne de l'*Isis*; il releva un grand nombre de points des côtes de Sicile et de Grèce, enrichissant ainsi le Dépôt des cartes et plans de nouvelles données scientifiques. Ses lettres sur cette campagne qui dura environ six mois, de juin à décembre, sont nombreuses et intéressantes ². Au cours de cette mission scientifique, l'*Atalante*

1. Lettres du 31 août et du 2 septembre 1777. A. M., B¹ 131.

2. A. M., B¹ 127.

avait eu à soutenir, le 26 juillet, dans les eaux du golfe de Coron, un violent combat de mousqueterie contre des pirates du Magne ¹.

Encouragé par les résultats de la croisière de 1775 sur l'Océan, sollicité par des officiers de reprendre en plus grand cette expérience ², le ministre arrêta un plan d'opérations navales pour la campagne de 1776, en y faisant concourir des vaisseaux du Ponant et du Levant. Les instructions adressées au chef d'escadre Du Chaffault, qui devait commander ces manœuvres, s'expriment ainsi ³ :

« Les armements qui s'exécutent annuellement dans les différents ports, soit pour les colonies et le Levant, soit pour le cabotage, n'étant jamais assez nombreux pour occuper et instruire les officiers, les gardes et les troupes de la marine, ni pour former des équipages, Sa Majesté a jugé à propos d'y suppléer en mettant cette année en mer une escadre d'évolutions, composée d'un nombre de bâtiments suffisant pour exercer une partie de sa marine et exécuter toutes les manœuvres de navigation et de guerre, auxquelles les officiers ne peuvent être trop accoutumés pour l'avantage de son service. »

L'ordre sera donné d'armer, soit à Brest, soit à Rochefort, soit à Toulon, dix-sept bâtiments : trois vaisseaux, sept frégates, cinq corvettes, deux cotres ⁴. Ils seront ré-

1. Chabert y fut grièvement blessé à la joue gauche d'une balle qui ressortit au-dessous de l'oreille.

2. Mémoire, en 36 articles, de Périer de Salvert : « Projet d'une escadre d'évolutions propre à former les officiers, les troupes et les matelots de la marine aux manœuvres du métier et aux expéditions de guerre. » Versailles, 9 décembre 1775. A. M., B¹ 313.

3. A. M., B¹ 126. Versailles, 29 mars 1776.

4. Voir l'Appendice II. — A Brest, l'armement de 2 vaisseaux, 2 frégates, 3 corvettes, 2 cotres était revenu à 207 659 livres, d'après la « Revue » de l'intendant Ruis Embito, du 26 avril 1776. A. M., B³ 626.

partis en trois divisions : la première, commandée par Du Chaffault, pavillon sur le *Zodiaque* ; la deuxième, commandée par Dabon, chef d'escadre, pavillon sur la *Provence* ; la troisième, commandée par le duc de Chartres, chef d'escadre, pavillon sur le *Solitaire* ¹.

Les escadres prendront six mois de vivres. Les équipages auront plus d'hommes qu'en temps de paix, mais sans atteindre l'effectif du temps de guerre : pour le *Zodiaque*, 683, et pour l'ensemble des bâtiments, 3 705. Le rendez-vous général est dans les eaux du cap Saint-Vincent, à la date du 10 mai. Les évolutions seront de quatre mois, sur les côtes de Portugal, d'Espagne et d'Afrique. On fera un essai attentif d'un cabestan dont le modèle est dû au comte d'Amblimont, et dont deux bâtiments de l'escadre sont pourvus, la *Diligente*, que commande cet officier, et la *Terpsichore*.

Le ministre entrait dans les recommandations les plus minutieuses sur la propreté des équipages et des bâtiments ; il faut chaque jour balayer, laver, nettoyer, donner de l'air par les sabords. Connaisait-il le mot de Colbert : La propreté est « comme l'âme de la marine, sans laquelle il est impossible qu'elle puisse subsister » ? Du moins, le souvenir des épidémies qui avaient désolé les équipages dans la guerre de Sept ans faisait de la propreté à bord une loi impérieuse. Enfin, Sartine donnait de longues explications sur la question toujours délicate, surtout à cette époque, des saluts à échanger avec les pavillons étrangers.

L'escadre d'évolutions tenait déjà la mer, quand on apprit que les Anglais armaient des vaisseaux de ligne

1. Le duc de Chartres alla s'embarquer à Toulon sur la *Provence* ; le ministre avait voulu ménager la « sensibilité » des officiers du département de Toulon, qui, à propos de la campagne de 1775, s'étaient plaints d'être sacrifiés à leurs camarades de Brest.

pour croiser dans les parages des côtes françaises. Des instructions complémentaires ¹ furent dressées en conséquence. L'escadre s'établira en croisière entre Ouessant et le cap Finisterre. Les Anglais, craignant ainsi d'être pris entre elle et la terre, ne se porteront pas « à l'ouverture des ports et des rades de France, pour intercepter les bâtimens de la Nouvelle-Angleterre qui chercheraient à y aborder. » Des frégates seront détachées dans la Manche et dans le golfe de Gascogne, afin de suivre les mouvemens des Anglais et de surveiller les atterrages.

Le comte Louis-Charles Du Chaffault de Besné, qui était chargé d'exécuter ces instructions, avait de longs et brillants états de service. Né à Nantes en 1708, garde de la marine à dix-sept ans, il s'était signalé, au début de la guerre de Sept ans, par une action d'éclat. En 1756, le 14 mars, dans les eaux de la Martinique, l'*Atalante*, frégate de trente-six canons, qu'il commandait avec le grade de capitaine de vaisseau, avait bravement attaqué un vaisseau de ligne anglais, le *Warwick*, de soixante-quatre pièces. Au bout de cinq heures de lutte, la vaillante frégate avait forcé le gros vaisseau à amener son pavillon. En 1765, Du Chaffault, qui était alors chef d'escadre, avait conduit une expédition contre les pirates de Salé et de Larache (el Araïch), sur la côte du Maroc; au retour, il avait été fait commandeur de l'ordre de Saint-Louis. Ses soixante-huit ans ne l'empêchaient pas d'être un chef énergique, de caractère peu endurant à l'égard des Anglais, — il appartenait à cette génération d'officiers du règne de Louis XV, qui ne vivait que pour la revanche, — très impatient, comme un jeune officier qui voudrait faire ses preuves, de faire parler la poudre.

A la tête de sa division, que devaient rejoindre en mer

1. 12 mai 1776. A. M., B¹ 83.

la division de Rochefort et la division de Toulon, Du Chaffault, à bord du *Zodiaque*, quitta le port de Brest le 20 avril (1776). La croisière débuta mal. La *Renommée*, frégate de trente canons, de M. de Monteil, se jeta à la côte en faisant un virage ; malgré tous les efforts du commandant, il fut impossible de la remettre à flot ¹. « L'on ne peut rien reprocher à cet officier, » écrit Du Chaffault dans son rapport au ministre ², et il l'excuse par une phrase à laquelle, en effet, on ne voit rien à répondre : « Il n'y a que ceux qui commandent les vaisseaux qui soient dans le cas de les perdre. »

La traversée entre Brest et Lisbonne fut marquée par un incident qui présageait la guerre avec l'Angleterre à brève échéance. On rencontra deux frégates anglaises. « Par la route que nous faisons réciproquement, rapporte Du Chaffault, elles se sont rapprochées de l'escadre ; elles avaient précédemment mis pavillon, à quoi j'avais répondu ; et comme, après cela, elles avaient reviré de bord, j'avais fait amener mon pavillon et ma marque de distinction. Peu après, une de ces frégates a reviré de bord et sans pavillon est venue pour couper les derniers bâtiments de l'escadre des deux colonnes sur lesquelles je courais. Je mis et assurai d'un coup de canon mon pavillon et donnai les ordres pour couper le chemin à cette frégate, ce qui a été exécuté sur-le-champ. Il (*sic*) a très bien jugé

1. La *Renommée* put être renflouée quelques jours plus tard ; après être passée au bassin, elle reprit la mer en juin. — A la nouvelle de cet accident, Louis XVI avait tout de suite rappelé au ministre « ceux de la *Licorne*, de l'*Indien*, du cotre le *Moucheron*, et plusieurs autres avaries moins fâcheuses à la vérité par leurs suites, mais également désagréables, arrivées à quelques autres bâtiments en sortant de nos ports. » Sartine à d'Orvilliers, 27 avril 1776. A. M., B² 409.

2. A. M., B¹ 126. Ce volume renferme les lettres du chef d'escadre sur la campagne de 1776.

que je n'étais pas d'avis de souffrir son insolente ¹ manœuvre; il a amené toutes ses voiles; et, après que toute l'escadre lui a passé au vent, il a très humblement retourné sur ses pas. Cette nation a pris un ton que je vous assure que je ne souffrirai jamais, toutes les fois que l'honneur du pavillon du roi me sera confié. »

Le 14 mai, à la hauteur de Lagos, sur les côtes de Portugal, la réunion se fit avec la division de Toulon. On eut encore dans ces parages un incident à peu près identique. Un bâtiment anglais voulut couper la ligne française.

« Je lui ai demandé de quelle nation était le navire; il m'a répondu : « Frégate anglaise de Gibraltar. » Je lui ai dit que je n'en croyais rien, qu'il n'y avait qu'un forban qui pût faire une pareille manœuvre, et qu'il eût à m'envoyer sur-le-champ son canot à bord, qu'il devait savoir ce que l'on se devait réciproquement, et que, s'il ne le mettait pas sur-le-champ, que je l'y contraindrais. Il m'a répondu que, si je le priais, qu'il me l'enverrait faire politesse au général, mais que, autrement, il ne le pourrait. Je lui ai répondu : « A la bonne heure, que je serais fort aise de faire connaissance avec lui. » Il m'a envoyé sur-le-champ deux officiers me faire excuse, qui m'ont assuré que leur capitaine n'avait pas eu l'intention d'insulter le pavillon du roi, qu'il était en croisière contre leur nation de la Nouvelle-Angleterre [leurs nationaux des États-Unis], qu'il avait soupçonné le petit bâtiment d'être de leur nation. Je leur ai répondu qu'il devait savoir que s'il eût été tel, que je n'aurais pas souffert qu'il fût pris sous le pavillon du roi. Je leur ai fait boire deux bouteilles de vin de Champagne et les ai renvoyés honteusement — est-ce

1. Du Chaffault a écrit « eincolente », comme il écrit un peu plus bas : « qu'il hut à menvoir sur le chan », ou encore : « Qui a heu tor » (eu tort), « il comendet », « quaire » (guerre), « les espaniol », « propausé » (proposai), « isci » (ici), etc.

parce qu'ils titubaient un peu ? — à leur bord. Je désirerais bien, monseigneur, que le roi mon maître voulût me charger de corriger l'insolence de cette nation. Je ne souffrirai jamais que son pavillon soit insulté ¹. »

Un incident, d'une autre nature, faillit avoir des suites fâcheuses. Le 1^{er} juin, le *Solitaire*, sur lequel était embarqué le duc de Chartres, aborda la *Terpsichore*, lui brisa son mât d'artimon, enfonça son plat-bord jusqu'à la batterie, non sans subir lui-même de graves avaries. Il fallut envoyer les deux bâtiments se réparer à Cadix. Du Chaffault, qui relate le fait, n'incrimine personne ; mais la manière dont il parle du prince du sang chef d'escadre donne à entendre qu'il savait bien quel était le maladroit responsable de cette mauvaise manœuvre. « M. le duc de Chartres vous dira mieux que moi qui a eu tort, il commandait alors la manœuvre. »

Cependant, la croisière s'effectuait. On alla vers Larache, sur les côtes de Barbarie, comme on disait alors ; on cingla vers Ouessant, pour revenir à Lagos et croiser en pleine mer. Du Chaffault, après avoir mouillé dans la baie de Quiberon, était de retour sur la rade de Brest à la fin de septembre. Il avait tenu la mer pendant cinq mois.

Dans ses lettres, le brave chef d'escadre se plaint, à plusieurs reprises, de la difficulté d'appliquer les ordres du roi. Comment accorder protection aux navires de commerce des « insurgens », comme le lui recommandaient ses instructions, sans rompre absolument avec les Anglais ? A l'un de ses officiers, le chevalier de Suffren, commandant l'*Alcmène*, de la division de Toulon, non moins impatient que lui-même de faire parler la poudre, il avait donné

1. Dans les deux cas, le roi approuva la conduite de Du Chaffault. Lettres de Sartine du 20 mai et du 17 juin 1776. A. M., C¹ 50 et B² 409.

cet ordre, au cas où il recevrait le signal de chasser quelque bâtiment : si le bâtiment chassé arbore pavillon anglais, lever la chasse « sans affectation », puis se rallier au gros de l'escadre.

La campagne d'évolutions avait été très dure et la mer particulièrement mauvaise sur les côtes de Bretagne. « Je ne puis m'empêcher de vous dire que je n'ai jamais fait de campagne plus pénible. M. le duc de Chartres soutient cela avec une fermeté incroyable. » Au bout de trois mois de mer à peine, le scorbut, ce fléau des anciennes escadres, avait commencé ses ravages. Le 9 août, de la rade de Quiberon, le chef d'escadre écrivait que des hommes tombaient malades chaque jour. Aussi, deux jours auparavant, il avait congédié la division de Provence, qui avait regagné son port d'attache.

Ce retour à Toulon, un peu précipité, vide d'incidents, ne dut pas être du goût du chevalier de Suffren. Son zèle ne reçut encore l'année suivante qu'une satisfaction incomplète. En vertu d'ordres donnés le 10 février 1777, le port de Toulon arma une escadre de six vaisseaux de ligne, de trois frégates et d'une corvette ¹. Le *Fantasque*, de soixante-quatre canons, était commandé par Suffren. Cet armement n'eut d'autre résultat qu'une croisière locale.

Du Chaffault était de retour à Brest depuis quelques semaines, quand le gouvernement, le destinant à des opérations plus lointaines, arrêta pour lui de nouvelles instructions, le 15 novembre 1776 ².

Avec une escadre de six vaisseaux et de quatre frégates, armée au port de Brest, il devait se rendre à la Martinique,

1. Voir l'Appendice III.

2. A. M., B¹ 82. Elles ont été publiées par DONIOL, *Ibid.*, t. II, p. 52-53, 85-89.

y établir des croisières pour protéger le commerce des colonies et les navires des Américains, mettre Saint-Domingue en état de défense et parer à une attaque possible des Anglais. Ces instructions minutieuses attestaient l'intention bien nette du gouvernement de Louis XVI de ne subir sur mer la loi de personne ; elles prennent un intérêt particulier de ce fait, qu'au lieu de porter simplement le classique « Approuvé », elles furent transcrites de la main même du roi. Elles remplirent de joie le chef d'escadre, qui allait être appelé à de grandes choses ; cette future croisière de la Martinique était, à n'en point douter, une de ces croisières où les coups de canon partent tout seuls. Cependant ces instructions restèrent pour le moment lettre morte. On les avait préparées pour que l'escadre de Brest pût agir tout de suite au premier signal ; mais elle ne reçut pas l'ordre de mettre à la voile pour les îles d'Amérique. Elle passa l'année 1777, comme la précédente, dans les eaux françaises.

La mort du comte de Conflans, le malheureux amiral de la bataille des Cardinaux, survenue le 27 janvier 1777, laissait vacant un brevet de lieutenant général des armées navales. Du Chaffault, qui avait cinquante-deux ans de services, le sollicita et l'obtint. Cette dignité nouvelle ne fut pour le vaillant soldat qu'un titre de plus à demander un commandement actif. « J'espère, écrit-il au ministre, que vous voudrez bien rappeler à Sa Majesté mon zèle ardent pour la gloire de ses armes et lui représenter que je suis le plus ancien — il veut dire : le plus âgé — de sept de ses lieutenants généraux et combien il me serait dur d'être sous leurs ordres, et aussi mon empressement à recevoir ceux qui m'annoncent la fin de mon oisiveté et l'espérance de monter le beau vaisseau la *Bretagne*, quand il sera destiné à porter et faire respecter le pavillon du roi. »

Il écrit encore à Sartine ¹ : « Monseigneur, rien de plus flatteur que toutes les marques de confiance et de bonté dont vous m'honorez par les lettres que vous me faites l'honneur de m'écrire. Je vous supplie d'être bien persuadé que je ne négligerai rien pour m'en rendre digne, ainsi que du désir que j'ai de faire tout ce qui peut être agréable à Sa Majesté et à vous. »

Il explique qu'on pourrait avoir à Brest, en avril ou en mai, en y faisant la concentration des forces du Levant et du Ponant, une magnifique armée navale de quarante-deux vaisseaux. « Nous serons en état de faire à nos voisins, qui nous ont fait tant de mal la guerre dernière, ce que les Espagnols viennent de faire chez le roi de Maroc, à son fort de Larache, et je me flatte même de faire mieux, si Sa Majesté veut prendre les mesures nécessaires. Si, monseigneur, vous ne craignez pas de donner de l'ombrage à nos voisins lorsque j'aurai un nombre de vaisseaux dans la rade et que les beaux jours seront venus, je ferai faire des descentes à terre, afin de nous apprendre à nous mettre en ordre et à marcher sur l'ennemi. »

Les vœux de l'ardent officier général furent exaucés, du moins en partie. Des instructions, en date du 9 février 1777 ², lui donnèrent le commandement de l'escadre de Brest. On venait d'apprendre qu'un vaisseau anglais de soixante-dix canons devait croiser dans le golfe de Gascogne pour s'emparer des bâtiments américains qui commerciaient dans les ports du royaume. L'*Intrépide*, de soixante-quatorze canons, commandé par le comte de Grasse, et une frégate seront détachés de l'escadre de Brest, pour s'établir en croisière sous Belle Ile ; la fré-

1. Brest, 3 février 1777. A. M., B⁴ 129. Ce volume renferme les lettres de Du Chaffault sur la campagne de rade de 1777.

2. A. M., B⁴ 129. De nombreuses lettres commentent ces instructions.

gate fera des reconnaissances vers les embouchures de la Loire et de la Gironde. Si un navire étranger, poursuivi par un vaisseau anglais dans les eaux françaises, réclame la protection du pavillon du roi, le comte de Grasse la lui accordera. Le passage suivant, qui se trouvait dans d'autres instructions de la même année, marquait le ton de fermeté du gouvernement; mais il pouvait mettre dans une situation épineuse l'officier chargé de l'appliquer :

« Si, nonobstant la déclaration qu'il en aura faite, le vaisseau anglais s'obstinait à la poursuite dudit bâtiment ou voulait le visiter sous le pavillon du roi, le sieur comte de Grasse emploiera pour s'y opposer les forces que Sa Majesté lui a confiées. Mais il n'en viendra à cette extrémité qu'après avoir hélé le vaisseau anglais, et lui avoir déclaré de la voix que les ordres du roi lui prescrivent d'accorder l'asile de son pavillon à tous les bâtiments, de quelque nation qu'ils soient, qui pourront le réclamer, et de s'opposer par la force à ce qu'il leur soit fait aucune violence ou insulte sous son pavillon. » Il est recommandé au comte de Grasse « d'éviter toute hostilité, d'en user en toute occasion avec beaucoup de circonspection, mais de ne permettre dans aucun cas qu'il soit manqué au respect qui est dû au pavillon de Sa Majesté. »

Du Chaffault ne demandait qu'à se battre. L'escadre qu'il commandait à Brest, pavillon sur le *Magnifique*, comprenait treize vaisseaux, quatre frégates, deux corvettes et deux lougres ¹. Mais l'ordre de partir qu'on attendait presque à chaque courrier ne vint pas. Il fallut passer à Brest, soit au port, soit en rade, toute l'année 1777.

Comme un vrai chef, qui est le père de ses hommes, Du Chaffault est plein de sollicitude pour les officiers et pour les équipages placés sous ses ordres.

1. Voir l'Appendice III.

Les officiers sont fatigués de ces armements répétés et de ces croisières qui leur paraissent pénibles, parce qu'elles sont sans résultat. Les demandes de congé se multiplient. « M. d'Orvilliers doit vous avoir marqué que, si le roi armait actuellement quatre vaisseaux, qu'il serait embarrassé de trouver des officiers pour les compléter. Notre métier est dur, pénible, et altère la santé des hommes ; ils ont absolument besoin de repos, de retour de leurs campagnes. »

Du Chaffault se plaint encore du trop petit nombre et de l'extrême jeunesse des gardes de la marine, presque des enfants, puisqu'on les prenait à partir de quatorze ans. Autrefois, « ils étaient en état de tirer un coup de fusil et faire la guerre. Aujourd'hui, dans les aspirants, il y en a la moitié qui ne sont propres à rien, par leur trop grande jeunesse. Il est facile de concevoir combien douze jeunes gens dans un vaisseau sont nécessaires dans un combat ¹. »

On a déjà vu que Du Chaffault était prêt à couvrir ses officiers vis-à-vis du ministre. A propos d'un abordage entre l'*Actif* et l'*Éveillé*, il lui écrivait (24 août 1777) : « Nous serions bien à plaindre, si vous vouliez nous rendre responsables de tous les événements d'un métier aussi épineux que celui de la mer. Je n'ai jamais fait d'escadre sans ces sortes d'accident, et la réputation d'un officier n'a jamais été compromise pour un abordage. — C'était un tort, qui avait sans doute sa cause dans l'esprit de corps des officiers de la marine royale. — Si vous en témoignez votre mécontentement à M. de Razilly, — le commandant de l'*Éveillé*, — il est nécessaire d'y mettre

1. Lettre du 8 avril 1777. Voir ci-dessus, p. 41-42. — D'Orvilliers s'exprimait de même sur l'âge et le petit nombre des gardes de la marine. Lettre du 7 juillet 1777. A. M., B^o 636.

un peu de ménagement. Trop de sévérité peut avoir des conséquences pour l'avenir, et ce n'est pas par complaisance que je vous parle ainsi. »

Que de fois le bon et juste Du Chaffault a-t-il plaidé auprès du ministre la cause de ses équipages, à moitié nus, non payés, mal nourris !

« Nos matelots sont citoyens et agriculteurs lorsque la pêche ne donne pas. On ne doit point les comparer à ceux des Anglais, presque tous vagabonds, pris de force. Il y en a un grand nombre dans mon escadre qui inspirent de la pitié. Seuls soutiens de leurs familles, ils gémissent de les laisser mourir de faim... J'ai vu des milliers de certificats de leurs commissaires, syndics, recteurs et seigneurs, qui attestent la ruine de leurs familles, par la longueur de leur absence. Je les console en leur parlant de ma bonne volonté. Pour eux, ils versent des larmes et me remercient. Ils ont le zèle des bons Français, mais la nature parle chez eux. La crainte de manquer de l'absolu nécessaire les accable 1. »

L'état matériel des Français le cède à celui des Anglais. « Nos ennemis ont des vaisseaux plus forts que les miens à la mer. Si vous soupçonnez qu'on me procure l'agrément de les aller chercher, il serait prudent d'armer ici au moins quatre vaisseaux portant du 36. Il est absolument essentiel que nous ne soyons pas les plus faibles au premier événement. »

De son cabinet de Versailles, le ministre partageait les préoccupations militaires du lieutenant général de Brest. Le 13 août 1777 ², il lui adressa un ordre d'armement partiel; Du Chaffault dut le recevoir comme l'avant-coureur d'un ordre d'armement général. On tiendra désor-

1. Lettres du 11 août et du 6 octobre 1777. Voir ci-dessus, p. 46.

2. A. M., B⁴ 134.

mais en rade, à poste fixe, six vaisseaux, toujours les mêmes, « prêts en tout à partir au premier ordre », à savoir :

- Le *Robuste*, 74 canons, M. de La Motte-Picquet;
- L'*Actif*, 74 — M. Hector;
- Le *Fendant*, 74 — M. le comte de Vaudreuil;
- Le *Bizarre*, 64 — M. le chevalier de Montecler;
- Le *Roland*, 64 — M. Du Plessis Parscau;
- Le *Triton*, 64 — M. le chevalier de Brach.

Les six vaisseaux seront toujours complets à cinq mois de vivres, les équipages tenus à bord, pour mettre à la voile sans aucun retard. Du Chaffault s'entendra à cet effet et en secret avec M. d'Orvilliers, commandant du port, et M. Laporte, intendant. Il prendra ces dispositions comme si elles venaient de lui-même, et non comme si elles étaient l'exécution d'un ordre du roi; car il y a intérêt urgent à ce que la nouvelle de cet armement soit ébruitée le moins possible.

Trois jours plus tard, le 16 août, nouveaux ordres. En outre des six vaisseaux toujours prêts avec cinq mois de vivres, il faut en armer six autres, qui seront toujours complets avec trois mois. A juste raison, Sartine insiste sur la question de la nourriture du matelot. « Je vous recommande de faire embarquer sur vos vaisseaux toute l'oseille confite et la sousroute (*sic*) que le port pourra vous fournir. Ces aliments sont agréables pour les équipages, et l'usage qu'on en a déjà fait a prouvé qu'ils sont très propres pour préserver du scorbut. Je vous recommande pareillement l'exercice en rade et de faire veiller soigneusement à la propreté des vaisseaux. »

Ce fut à des exercices en rade, en particulier à des tirs au canon, que se réduisit l'armement de ces deux escadres de première et de seconde ligne, dans l'été de 1777. Le temps y fut employé d'une manière trop tranquille pour

l'impatience des officiers et surtout de leur chef, mais il le fut d'une manière très utile. Sartine se félicitait que les évolutions faites en rade eussent rendu aux officiers « l'habitude de la manœuvre, le coup d'œil et la hardiesse qu'une trop longue inaction avait pu faire perdre à quelques-uns d'entre eux ». Il insistait d'une manière particulière sur la pratique du canon par les équipages. « Je n'ai pas besoin de vous dire combien il est important que cet exercice leur soit aussi familier que celui du fusil l'est au soldat. » Il avait appris avec plaisir qu'on avait pu nommer un grand nombre d'aides canonniers et d'officiers-mariniers sur tous les bâtiments de l'escadre, car il était persuadé qu'on n'en avait fait aucun qui ne répondit parfaitement à son emploi ¹. La supériorité des pointeurs français dans la guerre d'Amérique devait être la meilleure récompense des efforts de Du Chaffault.

La tension des rapports entre la France et l'Angleterre était telle, en cette année 1777, que la simple sortie d'une escadre du port de Brest, même pour une croisière pacifique, aurait presque équivalu à une déclaration de guerre. Les Anglais rôdaient tout autour des côtes de France. Sous prétexte de surveiller les corsaires américains et d'intercepter les convois que les armateurs de Nantes ou de Bordeaux expédiaient à Boston, ils faisaient la police dans les eaux françaises. A propos d'un incident auquel venait d'être mêlée la frégate la *Tourterelle*, du capitaine Beausquier, Du Chaffault écrivait au ministre ² : « L'insolence de cette nation met nos esprits en rumeur. Je ne connais pas d'autre moyen de les humilier que de les bien battre et les faire respecter le pavillon du roi mon maître. Vous m'avez promis, monseigneur, que je serais le premier à brûler de

1. Lettres du 11 octobre et du 15 novembre 1777. *Ibid.*

2. Brest, le 13 juin 1777.

la poudre. Permettez que je vous somme de votre parole. Il est bien dur d'être huit mois dans une rade sans espoir d'en sortir. »

Conscient de son droit, mais ne voulant pas paraître céder à des provocations isolées, le gouvernement français attendait son heure et prenait ses précautions. De nombreux ordres, datés des derniers jours d'août, prescrivirent aux bâtiments isolés de rentrer immédiatement à Brest. Le lieutenant de vaisseau Cornic fut envoyé au grand banc de Terre-Neuve, pour enjoindre à tous les capitaines de cesser la pêche et de regagner sans délai leurs ports respectifs, même en abandonnant les chargements de morue qui ne seraient pas en état d'être embarqués. Le ministre de la marine voulait empêcher le retour de l'attentat de 1755. La mission Cornic (août-décembre 1777) s'effectua avec succès.

Aux Antilles, les incidents se multipliaient. La proximité de ces îles en faisait le principal entrepôt du ravitaillement des Américains et de la contrebande. La situation des officiers français était souvent difficile. M. d'Argout, maréchal de camp, commandant général à la Martinique, n'avait point permis qu'une frégate anglaise s'emparât, dans la baie de Saint-Pierre, d'une corvette bostonienne, la *Reprise*, qui s'y était réfugiée après un combat malheureux. Tout en l'approuvant, le ministre lui reprocha d'avoir dit qu'il favoriserait, autant qu'il serait en son pouvoir, l'intérêt des « insurgens » ; c'était aller au delà de l'esprit de ses instructions. Le roi n'entendait pas favoriser ouvertement les Américains ; mais il était « déterminé à ne pas souffrir qu'il soit rien fait au préjudice du respect dû à son pavillon ¹. » L'audace des Anglais ne fit que s'accroître : un vaisseau de guerre anglais vint

1. Août 1776. A. M., B⁴ 136.

louvoyer, quelques mois plus tard, dans la baie de Fort-Royal (aujourd'hui Fort-de-France), jusque sous les canons du fort. « Voilà, dit Du Chaffault ¹, comme on nous insulte, parce que nous sommes toujours les plus faibles. »

Sur les côtes de France, à proximité des ports de guerre, les vexations anglaises devenaient intolérables. Une liste des bâtiments français enlevés par les Anglais en 1777 et dans les premiers mois de 1778, c'est-à-dire avant la déclaration des hostilités ², énumère cinquante-cinq bâtiments de Bordeaux, vingt-deux de Nantes, trois de Saint-Malo, quarante-huit de Bayonne et de divers ports, sept de Marseille, deux de l'île de France, et vingt et un qui ont été retenus dans les ports anglais : en tout, cent cinquante-huit bâtiments, d'une valeur totale d'environ seize millions et demi de francs.

De la rade de Brest, où ses instructions le tenaient en fermé, Du Chaffault suivait tous ces événements, et il s'indignait de ne pouvoir rien faire. « M. de Kergariou est arrivé hier au soir ³. Il m'a dit vous avoir rendu compte de Cherbourg de la conduite que lui ont donnée deux vaisseaux anglais, qui lui ont tiré douze coups de canon. Tant que le roi ne nous permettra pas de les châtier, ils seront toujours insolents. »

La corvette la *Sylphide*, commandée par Le Breton de Ransanne, qui vient de rentrer, « a trouvé plusieurs vaisseaux, frégates de guerre anglais, qui croisent sur Ouessant, fort près de terre ⁴. Ne seriez-vous pas d'avis, monseigneur, que je fasse sortir corvette, frégate ou vaisseau, à croiser sur Ouessant? Il me paraît par leur assiduité qu'ils veulent savoir ce qui se passe ici et peut-être arrêter

1. Lettre du 25 juin 1777.

2 A. M., B^e 130.

3. Lettre du 8 septembre 1777.

4. Lettre du 17 septembre 1777.

la flotte lorsqu'elle sortira. Il est bien humiliant de voir tous les jours ses ennemis à sa porte. Donnez-moi vos ordres. Ils seront promptement exécutés. »

Le dramatique duel de la *Belle Poule* et de l'*Arethusa*, qui ouvrit la guerre maritime entre la France et l'Angleterre, faillit être précédé, quelques mois plus tôt, du duel de la *Sensible* et de l'*Egmond*. Le chevalier Bernard de Marigny était en croisière sous Ouessant avec la frégate la *Sensible*, détachée de l'escadre de Du Chaffault. Le 1^{er} octobre, il fut aperçu par un vaisseau de guerre anglais. Le premier acte de l'Anglais fut d'envoyer un boulet à la frégate ; le second, de la faire accoster par un canot avec un officier et un interprète. Voici le rapport du capitaine de la *Sensible*, tel que le lieutenant général le transmet au ministre :

« L'officier qui me vint à bord me dit qu'il venait me complimenter de la part de son capitaine et me demander le nom du bâtiment que je commandais. Je le reçus assez mal, et lui dis que je le priais de dire à son capitaine que le pavillon et la flamme que je portais avaient assez dû lui faire connaître que j'étais une frégate du roi de France, que j'étais fort étonné et scandalisé qu'il eût osé faire tirer sur moi un coup de canon à boulet, que peu s'en était fallu que je lui eusse répondu par toute ma volée et que la réflexion seule, que la sottise d'un particulier ne devait pas être cause peut-être du trouble et de la mésintelligence qu'un événement pareil pourrait occasionner entre deux nations qui étaient en paix, m'avait arrêté. Il me dit que c'était leur usage. A quoi je répondis qu'il était mauvais, que je rendrais certainement compte à la cour de France, et que je n'imaginai pas qu'il fût approuvé de la sienne... Je me fis donner d'abord le nom de son vaisseau par écrit, qui est l'*Egmond*, commandé par capitaine Elphinston, le même qui a commandé une division chez les Russes dans

leur guerre avec les Turcs. Alors je lui dis que la frégate se nommait la *Sensible*, commandée par le chevalier de Marigny, qui, si jamais la guerre se renouvelait entre la France et l'Angleterre, serait enchanté de rencontrer le capitaine Elphinston. » L'interprète ayant déclaré que les Anglais avaient quarante bâtiments en croisière depuis le cap Clear jusqu'à Ouessant, Marigny de répondre que, dans le golfe de Gascogne, « nous pouvions en avoir alors cinquante..., que je ne comptais pas les vaisseaux que nous avons dans la Méditerranée, car alors le nombre pourrait être de quatre-vingts. Nous nous donnâmes ainsi gasconnades pour gasconnades. Le canot s'en retourna... »

En communiquant ce rapport à Sartine ¹, Du Chaffault le fait suivre de quelques lignes vibrantes :

« Il est bien humiliant pour nous d'avoir des vaisseaux en rade et d'être insultés à notre porte, et cela parce que nous sommes toujours les plus faibles. Vous trouverez ci-joint le détail que m'a donné cet officier, qui a mis toute la fermeté que ses petits moyens lui ont permis d'employer. Vous en jugerez. L'excuse est pire que l'offense. Pour moi, le sang me bout dans les veines ; je n'ai pas été accoutumé à recevoir d'insulte sans en tirer vengeance. »

Le 6 octobre, c'est une autre lettre pour déclarer qu'il faut en finir ; la mesure est comble.

« Je crois qu'il est plus que temps de cesser les politesses et les ménagements qu'on a eus jusqu'ici. Ils n'en sont que plus insolents, et je ne puis vous cacher que les capitaines de l'escadre verraient avec une vraie douleur qu'on renouvelât des politesses envers une nation qui n'en montre que quand on la traite avec fermeté. Elle prend la politesse pour de la crainte. Et comme elle en abuse toujours et que nous connaissons son caractère, il faut agir en

1. Lettre du 3 octobre 1777.

conséquence. Tout le département souffre de nos ménagements pour des gens qui n'en ont jamais pour nous. Cela a des suites fâcheuses dans l'esprit des équipages, et, quand on est au moment de faire la guerre, il faut que chaque homme s'estime plus que son ennemi, ou il n'est bon à rien. »

Cette lettre, toute débordante de colère patriotique, est l'une des dernières qu'ait écrites en cette année le commandant de l'escadre de Brest. Convaincu que la guerre était remise au printemps, obligé par la santé de sa femme de prendre un congé, il quitta le commandement de l'escadre dans les premiers jours de décembre ¹. Mais il ne s'agissait que de quelques semaines de repos. « J'entreprendrai ma bonne santé ² dans les exercices que je suis dans l'usage de prendre, afin d'être en état, au printemps, de vous demander d'être le premier à brûler de la poudre contre les ennemis de Sa Majesté, ce que vous m'avez promis et ce que je désire depuis si longtemps. »

Du Chaffault avait passé le commandement de l'escadre au lieutenant général d'Orvilliers ; l'année suivante, il devait prendre part à la journée d'Ouessant. Sur le pont de la *Couronne*, où il fut grièvement blessé, comme sur le pont de l'*Atalante*, dans sa croisière de 1776 ou dans sa longue station en rade de Brest, vieillard ou jeune homme,

1. Du Chaffault n'avait pas quitté Brest, sur l'ordre exprès de la cour, lors d'une courte sortie que fit, à la fin d'octobre, une division de six vaisseaux, qui devait protéger le départ de troupes envoyées aux Antilles. Étant restée en croisière dans les eaux de Belle-Ile, cette division essuya un furieux coup de vent, qui dura soixante-douze heures. En rentrant à Brest, le *Magnifique*, commandé par Du Breil de Rays, faillit s'échouer sur l'île de Sein ; il ne fut sauvé que par la manœuvre hardie d'un pilote de l'île, âgé de vingt-trois ans. *L'Espion anglais*, t. VII, p. 263-265. Cf. CORRE, *L'Ancien Corps de la marine*, p. 273.

2. Lettre du 15 septembre 1777.

lieutenant général ou lieutenant de vaisseau, Du Chaffault fut toujours le même chef, ardent, intrépide, aimant la France et la marine d'un amour sans limites. Il avait bien mérité l'honneur posthume de baptiser de son nom l'un de nos bâtiments de guerre.

Les extraits qui ont été donnés au début de ce chapitre de la correspondance de Vergennes sont une preuve suffisamment nette des dispositions du gouvernement français. Aussi suffit-il de signaler un long mémoire que Vergennes communiquait au roi le 23 juillet 1777 ¹; au moment même où Du Chaffault, de la rade de Brest, poussait le cri de guerre, le ministre des Affaires étrangères exposait à Louis XVI l'opportunité actuelle d'une alliance avec les États-Unis.

« Que chacune des deux, disait-il de la France et de l'Espagne, ouvre le livre de ses griefs; elle y trouvera des violences commises dans le sein de la paix, des dénis de justice outrageants, des fraudes, des vexations, des usurpations, et enfin toutes les espèces d'injustice que la dépravation humaine peut enfanter. Leur pavillon est-il respecté? Leur commerce est-il libre?... La grande mer n'est même plus un patrimoine commun; les Anglais y exercent impérieusement une dictature universelle, qu'ils prétendront bientôt qu'on reconnaisse à titre de droit, comme ils se l'arrogent par le fait. » Il ne faut pas attendre plus tard que le mois de janvier ou de février prochain, ou l'occasion unique sera perdue. « Il faut dès à présent avertir l'Amérique, si on veut la servir et s'en servir. »

Aussi bien, si le cabinet de Versailles avait voulu s'endormir dans une lâche neutralité, les sollicitations de l'opinion publique auraient eu raison de sa torpeur. Arrivé

1. DONIOL, *Ibid.*, t. II, p. 460-469.

en France en décembre 1776, reçu à Paris comme un dieu, Franklin avait bien jugé tout de suite de l'état des esprits : « Les cœurs en France sont universellement pour nous et l'opinion pour une guerre avec la Grande-Bretagne est très forte. » Le jeune marquis de La Fayette, à vingt ans et demi à peine, s'embarquait en secret (avril 1777) pour cette épopée chevaleresque où l'on peut dire que l'admiration de la France entière l'accompagnait. Le comte de Broglie, croyant que le jeune roi allait enfin réaliser la grande idée dont l'égoïsme de son grand-père s'était borné à s'amuser, rédigeait à nouveau son projet de débarquement, l'appropriait aux circonstances nouvelles et le communiquait directement au roi avec tous les détails nécessaires.

Rarement l'accord entre l'opinion nationale et le gouvernement de la France à la veille d'un grand événement fut aussi grand qu'il l'était alors, à la veille de la guerre d'Indépendance. Les cœurs battaient à l'unisson ; les armes étaient prêtes ; on n'attendait plus que le signal. Il vint des bords du lac de Saratoga, dans le New-York, le jour où l'Américain Gates fit mettre bas les armes aux troupes anglaises de Burgoyne, le 17 octobre 1777.

L'émotion fut aussi grande en France que s'il s'était agi d'une victoire remportée par des troupes françaises sur des ennemis de la France. Selon Beaumarchais, les Anglais des cafés et des spectacles ne savaient plus où se fourrer. L'hésitation n'était plus permise ; la France pouvait prendre en mains la cause de cette liberté américaine, qui savait se défendre elle-même. « *Aut nunc aut nunquam* », A présent ou plus du tout : c'était la devise, comme l'écrivait Vergennes à Montmorin, ambassadeur de France à Madrid, qu'il fallait prendre et faire adopter ¹. « Si l'Espagne veut

1. Lettre du 13 décembre 1777. DONIOL, *Ibid.*, t. II, p. 644.

bien nous dire son mot et le bon mot, nous préviendrons les Anglais, ou du moins les croiserons. »

Sans attendre le « bon mot » du roi Catholique, toujours un peu lent à prendre parti, le roi Très Chrétien avait aussitôt arrêté sa ligne de conduite. Vergennes écrivait encore à Madrid, le 8 janvier 1778 : « L'insolence des Anglais est montée à un point qui est insoutenable... Une foule de frégates et de corsaires bouclent nos ports, s'établissent dans nos rades et dans nos havres... Sa Majesté a donné ordre de faire sortir des vaisseaux pour balayer cette vermine... »

Alors les événements se précipitent. Le 6 février 1778, les ministres de Louis XVI signaient avec les commissaires américains deux traités, l'un d'amitié et de commerce, l'autre d'alliance. C'était, sous une forme détournée, une déclaration de guerre de la France à l'Angleterre. Au milieu de mars, le ministère de George III rappelait brusquement de Versailles l'ambassadeur anglais, qui partait sans prendre congé. La réponse du ministère de Louis XVI fut l'expulsion immédiate du commissaire anglais de Dunkerque : il reçut l'ordre formel de cesser toute fonction dans le moment même ¹.

En même temps, Sartine envoyait l'ordre d'armer deux escadres, l'une à Toulon, l'autre à Brest. L'escadre de Toulon, sous les ordres de d'Estaing, prit la mer, le 13 avril 1778, à destination des côtes des États-Unis. L'escadre de Brest, sous les ordres de d'Orvilliers, prit la mer, le 8 juillet, pour faire respecter les bâtiments français dans les eaux françaises. Mais déjà, dès le 17 juin, les canons de la *Belle Poule* avaient vengé, d'une manière héroïque, les injures faites au pavillon de la France.

1. Dépêche du prince de Montbarrey, 19 mars 1778. DONIOL, *Ibid.*, t. II, p. 833.

CHAPITRE V

LES PREMIERS COUPS DE CANON

Ordre dans l'exposé des faits. — *Mémoire* de Vergennes à la cour d'Espagne sur les opérations navales. — Établissement d'un camp en Normandie. — Erreur stratégique initiale. — Le premier salut au pavillon des États-Unis. — Croisières de La Pérouse. — Les Chadeau de La Clocheterie. — Le duel de la *Belle Poule* et de l'*Arethusa*, 17 juin 1778. — Prise par les Anglais du *Coureur*, de la *Licorne*, de la *Pallas*. — Louis XVI ordonne de « courre sus » aux vaisseaux anglais, 10 juillet 1778.

Les premiers coups de canon de la guerre maritime entre la France et l'Angleterre furent tirés dans la Manche, sur les côtes de Bretagne, au combat de la *Belle Poule* et de l'*Arethusa*, le 17 juin 1778 ; les derniers le furent dans le golfe de Bengale, sur les côtes du Coromandel, entre les escadres de Suffren et de Hughes, le 20 juin 1783. Durant ces cinq années, la Manche, le golfe de Gascogne, la Méditerranée, l'Atlantique nord, la mer des Antilles, l'Atlantique sud, l'océan Indien, furent, à la fois ou tour à tour, les théâtres de cette guerre, la plus importante par l'étendue de toutes les guerres navales.

Quel ordre suivre pour exposer la suite des faits de cette guerre de cinq ans ?

L'ordre qu'on pourrait appeler géographique, consistant à étudier les faits d'après les théâtres où ils se sont passés, c'est-à-dire à exposer les campagnes d'Europe, puis celles

d'Amérique, puis celles de l'Inde, a l'avantage de donner au récit plus de simplicité et peut-être de clarté, mais aux dépens de la vérité historique. En effet, un phénomène aussi complexe et aussi touffu que la guerre d'Indépendance, où les faits rebondissent, pour ainsi dire, d'une rive à l'autre de l'Atlantique, de la Manche aux Antilles, de la Méditerranée à l'océan Indien, ne peut être décomposé que d'une manière arbitraire en une succession de tableaux locaux. L'ordre chronologique, ici comme partout, serait le seul qui présenterait les faits dans l'ordre même de leur succession, c'est-à-dire de la vérité. Mais n'avoir d'autre fil d'Ariane que l'ordre des temps pour suivre les escadres françaises sur toutes les mers où elles ont évolué à peu près en même temps, ce serait s'obliger à passer d'une mer à une autre presque à chaque page. Par suite, on peut penser que le meilleur procédé d'exposition consiste à combiner l'ordre des temps et l'ordre des lieux, de manière à satisfaire à la fois à la vérité et à la clarté.

Le premier contact entre les marines de France et d'Angleterre eut lieu dans les eaux de la Manche et de l'Atlantique ; ces événements furent pendant plusieurs mois les seuls dont on ait eu connaissance à Paris, alors que d'autres s'étaient déjà accomplis sur les rives américaines de l'Atlantique. Il est naturel de commencer par exposer les événements qui eurent pour théâtre en 1778 les mers voisines des côtes de France.

Depuis quatre ans, la France escomptait la guerre ; elle l'avait appelée de tous ses vœux ; elle l'avait préparée sur le terrain diplomatique, en s'efforçant d'entraîner son alliée l'Espagne, comme sur le terrain militaire, en organisant ses escadres. Aussi les événements ne la prirent point au dépourvu. Dès le mois de janvier 1778, Vergennes soumettait à la cour de Madrid un « Mémoire sur

les opérations auxquelles on pourrait employer nos forces navales contre l'Angleterre »¹.

A cette date, la France avait quarante-huit vaisseaux de ligne disponibles en Europe, trente et un à Brest, dix-sept à Toulon. Du port de Toulon la France pouvait en détacher dix, qui iraient à Cadix pour y être aux ordres du roi d'Espagne ; du port de Brest, elle pouvait en détacher six, les vingt-cinq autres devant constituer une force permanente, prête à sortir au premier signal. Il fallait réserver trois ou quatre vaisseaux, sur les sept de Toulon, et quelques frégates, pour constituer une escadre, dont l'objet serait de « tenir net le canal qui sépare la Corse de la France ». Puis, si les Anglais n'apparaissaient point dans la Méditerranée, l'escadre toulonnaise irait en automne tenter de recouvrer le Sénégal, ou au moins de ruiner les établissements anglais de la région. Des six vaisseaux disponibles à Brest, un ou deux, avec autant de frégates, pourraient être envoyés en croisière dans la mer du Nord ; il y aurait le plus grand profit à intercepter les convois de munitions navales que les Anglais allaient chercher dans les ports de la Baltique et même à Arkhangelsk, depuis que les ports américains leur étaient fermés. En cas de danger, cette division volante de la mer du Nord aurait des ports de refuge en Suède, à Marstrand ou à Gøteborg.

Pour obliger les Anglais à partager leurs forces et pour concourir par ce moyen détourné à la liberté des communications entre les ports de France et des États-Unis, comme à la liberté des mouvements de la marine espagnole, on proposait d'établir un camp en Normandie et un autre entre Dunkerque et Boulogne ; c'était faire croire

1. DONIOL, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis*, t. III, p. 31-34.

que la France songeait à un débarquement sur les côtes anglaises.

La concentration de troupes en Normandie reçut bientôt son exécution ; mais ce ne fut encore qu'un de ces « misérables semblants » qui avaient jadis indigné Saint-Simon, car elle ne se lia en aucune manière aux opérations maritimes, et n'eut sur elles aucune répercussion.

Vers le milieu de mai (1778), le maréchal de Broglie reçut le commandement des troupes rassemblées entre Dunkerque et Nantes ; il établit son quartier général au château de Vaussieux, dans la région de Bayeux. Le prétexte officiel de la réunion d'une armée de trente mille hommes avait été de trancher le débat qui séparait depuis quelque temps les théoriciens de la tactique en partisans de « l'ordre profond » et partisans de « l'ordre mince » ; en fait, ce fut à la discussion de ce problème que se réduisirent toutes les manœuvres du camp de Vaussieux. Il paraît que l'ordre mince, commandé par Luckner, battit l'ordre profond, commandé par Broglie. « Le maréchal en eut du chagrin. Il eût bien mieux fait de prendre Jersey et Guernesey. » On sera volontiers de l'avis que Dumouriez, qui commandait alors la place de Cherbourg, exprimait ainsi.

La croisière de Corse, l'expédition du Sénégal, la croisière de la mer du Nord, la formation d'un camp en Normandie, c'étaient, dans le plan de Vergennes, des opérations auxiliaires, destinées à tromper les Anglais ou à les prévenir. L'objet véritable de la guerre, à ce moment imminente, était de « prêter une main assez secourable aux Américains pour... assurer leur indépendance civile sur des fondements inaltérables. » Il s'agissait donc avant tout d'envoyer une escadre française sur les côtes de l'Amérique du Nord, capable de frapper un grand coup avec succès. Ce résultat atteint, elle se partagerait en deux di-

visions : l'une, se portant au nord, ruinerait les établissements anglais de Terre-Neuve et prendrait part à la descente sur Halifax et la Nouvelle-Écosse qu'on projetait à Boston ; l'autre, cinglant vers le sud, nettoierait les Antilles des corsaires ennemis, et irait hiverner à Saint-Domingue.

Enfin, une division de quatre frégates devait aller aux îles de France et de Bourbon, « dont la conservation est très intéressante, si la France ne veut être à jamais exclue de l'Inde ».

Sans attendre l'adhésion de l'Espagne, le gouvernement de Louis XVI, bien résolu à agir, fit armer aussitôt une escadre à Toulon. Elle en partit le 13 avril 1778. On verra plus loin l'histoire de sa longue campagne dans les eaux des États-Unis et des Antilles.

A Brest, l'escadre que Du Chaffault avait fait manœuvrer dans la rade l'année précédente et que d'Orvilliers commandait à présent, avait été renforcée de nouveaux bâtiments. On avait très utilement employé les mois d'hiver à mettre les vaisseaux sur le pied de guerre ¹ ; mais du moment où l'on ne songeait pas à conquérir la Manche, on ne se hâtait point de les envoyer à la mer. Le ministère de George III, surpris par la rapidité des événements diplomatiques, affectait de ne point sortir de son flegme. Vergennes disait que, n'était la gravité du sujet, il comparerait volontiers les Anglais « à ces poltrons qui traversent les rues la nuit et chantent pour masquer la peur de quelque rencontre » ². Comme les Anglais ne faisaient pas mine de bouger, on se décida à garder encore l'escadre de Brest à l'intérieur du goulet.

1. Ordre, du 5 février 1778, de former à Brest une escadre de dix-huit vaisseaux. Tous les vaisseaux iront en rade, dès qu'ils seront carénés. A. M., B¹ 85.

2. DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 53.

On aurait pu arriver à une conclusion opposée et, semble-t-il, plus juste. Si les Anglais restaient immobiles, c'était aux Français, qui étaient prêts, à agir tout de suite par une brusque déclaration de guerre, suivie d'un débarquement immédiat en Irlande ou en Angleterre. Mais le gouvernement de Louis XVI ne regardait pas alors du côté de Dublin ou de l'île de Wight, il regardait du côté de la Delaware. Ce fut le demi-succès de la campagne de d'Estaing sur les côtes des États-Unis qui ramena, l'année suivante, son attention du côté de la Manche et qui lui fit entreprendre l'exécution d'un grand projet de descente. Voilà, au début même de la guerre, une grave erreur dans les conceptions stratégiques : toute attaque qui ne vise pas l'ennemi droit au cœur est presque toujours stérile ; et, à pareille date, l'erreur était d'autant plus grave qu'elle faisait perdre en partie à la France le bénéfice de sa préparation antérieure.

Tandis que le gros des forces de d'Orvilliers restait dans la rade de Brest, des petites divisions ou des frégates isolées continuaient à croiser dans le golfe de Gascogne ou dans la Manche.

La Motte-Picquet, qui avait relevé le comte de Grasse de sa croisière de 1777 et qui avait nettoyé des corsaires ennemis les côtes de Gascogne et d'Aunis, était au mouillage de Quiberon, au mois de février (1778). C'est lui qui rendit le premier à un bâtiment corsaire des États-Unis, le *Ranger* de Paul Jones, le salut officiel du pavillon français ; le salut fut le même que pour un « amiral de Hollande ou de toute autre république, c'est-à-dire quatre coups de moins ». Le *Ranger* avait salué La Motte-Picquet de treize coups de canon ; La Motte-Picquet avait répondu par neuf ¹. Venu huit jours environ après le traité de l'alliance

1. Lettre de Paul Jones (DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 3). Une lettre

franco-américaine, ce salut de Quiberon était pour la France une autre manière de reconnaître l'indépendance de son alliée.

La Pérouse, qui était alors lieutenant de vaisseau, faisait, à la même époque, une croisière sur les côtes anglaises ; il commandait le *Serin*, de quatorze canons, petite corvette du département de Brest. La célébrité qui devait s'attacher à son nom donne un intérêt particulier à ses lettres, curieuses déjà par elles-mêmes ¹.

« J'ai couru des bords, disait-il, pendant vingt et un jours, depuis Ouessant jusque au cap Lizard et dans la baie de Falmouth. » Le 6 mars, il avait failli échanger des coups de canon avec les Anglais. Ce n'était pas sans peine qu'il avait formé son équipage. « Je n'ai pas un seul matelot qui connût un canon lorsqu'il s'est embarqué. » Il était désolé surtout de l'état de sa corvette, « le plus mauvais bâtiment qui soit dans les trois ports... Je ne puis apercevoir du haut de mes mâts une frégate anglaise sans avoir la certitude d'être pris, à moins que je ne sois à portée d'entrer dans un port qui soit à une très petite distance de moi. Vous avez des bontés pour moi et je vous donne ma parole d'honneur que je les mériterai ; mais, monseigneur, je puis être pris sans gloire et sans utilité pour le roi... J'aimerais mieux commander une frégate comme la

antérieure de Sartine à Du Chaffault (6 septembre 1777 ; A. M., B⁴ 139) lui rappelait, précisément à propos du salut d'un corsaire, « qu'il ne doit point être rendu de salut à un pavillon qui n'est pas reconnu. »

Le nom du corsaire John Paul Jones, « commodore de la marine des États-Unis », qui commandait en 1780 le *Bonhomme Richard*, revient à plusieurs reprises dans les documents des archives françaises de la Marine. Le 28 juin 1780, le ministre lui adresse, de la part du roi, la croix de l'Institution du Mérite militaire, et il lui annonce « le prochain envoi d'une épée d'or que Sa Majesté vous a fait faire ». A. M., C¹ 54.

1. Lettres du 25 et du 27 mars 1778. A. M., B⁴ 138.

Belle Poule — voilà un lieutenant de vaisseau qui était bon prophète — ou *Iphigénie* que les forces combinées de toutes les corvettes de l'Europe... Tout annonce des succès, l'ardeur de tout le monde est incroyable, et si nos équipages avaient un mois de mer avant le combat, je répondrais de l'événement sur ma tête... C'est donc dans un moment aussi brillant pour la marine que je suis destiné à faire la guerre à quelque malheureux corsaire de Guernesey ou à regarder comme le plus heureux événement possible de n'être point pris par les ennemis ! Le *Serin* est un bâtiment à rendre au commerce, et c'est un patron de barque qui doit le commander. »

Une autre lettre du vaillant officier, qui est aussi du début même de la guerre ¹, mérite d'être citée ; elle touche à la question de la protection des navires de commerce, que les officiers de la marine militaire furent trop souvent portés à regarder comme une fonction indigne de leur rang. L'un d'eux écrivait à ce propos ² : « Convoyer est sans doute une des fonctions les plus indispensables et le devoir le plus sacré de notre métier ; mais il en est en même temps la partie honteuse et la moins méritante, quoique la plus pénible et la plus délicate. »

Au lieu d'employer isolément les frégates à la besogne stérile d'escorter des convois, — car elles ne peuvent qu'écarter les corsaires, et non s'en emparer, — La Pé-

1. Pauillac, dans la rivière de Bordeaux, le 13 avril 1778. *Ibid.* — Dans une lettre de Saint-Malo (6 juillet 1778), quand il commandait la frégate *l'Amazone*, il demandait au ministre trois ou quatre cents livres de poudre pour exercer au canon ses matelots, bien novices encore. « Quelque mission qu'il vous plaise de me donner, il n'en est aucune au-dessus de mon zèle. » *Ibid.*

2. La Bretonnière ; lettre du 16 juillet 1779 : HIPPEAU, *Le Gouvernement de la Normandie au xvii^e et au xviii^e siècle*, 1863 ; t. II, p. 30. — L'abbé RAYNAL, *Des Révolutions en Amérique*, 1781, combattait énergiquement ce préjugé ; cité par BALCH, *Les Français en Amérique pendant la guerre de l'Indépendance*, 1872 ; p. 96.

rouse proposait d'établir dans le golfe de Gascogne une station permanente de douze frégates et douze lougres, de manière à se prêter mutuellement secours, et de perfectionner le système des signaux de la côte, pour pouvoir aller aussitôt au-devant des corsaires signalés. Ses idées étaient fondées « sur la triste expérience de la dernière guerre..., dont on ne doit se rappeler le souvenir que pour en éviter les fautes. » Les Anglais avaient employé alors avec succès ce plan de défense; il proposait de le leur emprunter, comme à « des maîtres dans un art qu'ils ont presque poussé à la perfection. » Après cet hommage rendu à l'expérience nautique de l'ennemi, il ajoutait : « Nous ne devons pas oublier que le capitaine dont le courage est le plus opiniâtre est presque toujours vainqueur sur mer, dans un combat de forces égales, et qu'à cet égard la nation française ne le cède à aucune autre. » Deux mois plus tard, ces viriles paroles trouvaient leur pleine application dans la conduite du commandant de la *Belle Poule*.

Le dossier des Chadeau de La Clocheterie est, dans sa concision administrative, l'un des plus éloquents des archives de la Marine. Pendant quatre générations successives, les membres de cette famille de Saintonge fournirent des officiers à la marine royale; ils servirent de père en fils pendant cent seize années continues.

Le premier connu, le bisaïeul du commandant de la *Belle Poule*, avait été capitaine de vaisseau sous le ministère de Colbert; il mourut à la Clocheterie, près de Saintes, en 1696, après trente ans de services. Le fils de celui-ci, Isaac Chadeau de La Clocheterie, tour à tour capitaine de flûte et capitaine de brûlot, comptait quarante-deux ans de services, lors de sa mort, à Soubise, en 1733. Le troisième du nom, Isaac Chadeau de La Clocheterie,

garde de la marine en 1713, lieutenant de vaisseau en 1741, chevalier de Saint-Louis, eut la mort d'un héros.

Il commandait en second le *Sérieux*, vaisseau de soixante-quatre canons, dans la petite escadre de La Jonquière, quand celle-ci vint donner, le 14 mai 1747, par le travers du cap Ortegale, contre les forces anglaises, très supérieures en nombre, de l'amiral Anson. La résistance de La Jonquière est un des faits qui honorent le plus la marine du règne de Louis XV ; l'épisode suivant est un de ceux qui honorent le plus cette journée. Le voici, tel qu'il est rapporté dans une pièce du dossier de La Clocheterie :

« M. d'Aubigny, commandant le *Sérieux*, certifie que le feu sieur de La Clocheterie, ayant reçu un coup de canon qui lui ayant (*sic*) emporté les deux gras de jambes, il avait demandé, étant tombé du coup, à être relevé et mis sur la lisse du fronteau du château d'avant, encourageant les officiers marinières, matelots et soldats à tenir bon, et de ne point descendre à l'amphithéâtre pour être pansé ; qu'ayant été placé où il désirait, un instant après, il avait été haché à morceaux par une salve de coups de canons chargés à mitraille. »

Le lieutenant de vaisseau qui mourut ainsi, après trente-quatre ans de services, laissait quatre fils. Trois servirent dans la marine ; c'était dans le sang des La Clocheterie. Les trois jeunes officiers, élevés par une mère énergique, songèrent à venger un jour la mort de leur père.

Isaac-Jean-Timothée Chadeau de La Clocheterie, le troisième des fils de l'officier du *Sérieux*, né à Rochefort en 1741, était entré dans la marine royale, comme garde de la marine, à treize ans. Enseigne pendant la guerre de Sept ans, il avait subi quelques mois de captivité en Angleterre (1758-1759), lors de la prise du *Belliqueux*. Lieutenant de vaisseau en 1767, chevalier de Saint-Louis en 1775, capitaine en premier de bombardiers, il avait reçu, à la fin de

1777, le commandement de la *Sensible*, quand son ami le chevalier Bernard de Marigny avait quitté cette frégate pour prendre la *Belle Poule* ; puis, sur les ordres de d'Orvilliers, il avait rendu à son ami la *Sensible*, et il avait pris lui-même la *Belle Poule*.

Son nouveau bâtiment était une frégate de vingt-six canons de 12 et de quatre canons de 6, construite en 1764. En informant le ministre de sa prise de commandement, La Clocheterie lui disait : « Je vais travailler, monseigneur, à justifier le choix que vous avez bien voulu faire de moi pour le commandement de la *Belle Poule*. Puissé-je trouver l'occasion de vous prouver que je ne suis pas indigne de vos bontés ! » Cette lettre était écrite de Brest, le 6 mars 1778.

Le 18 juin suivant, à bord de la *Belle Poule*, à la hauteur des rochers de Plouescat, à dix ou onze milles à l'ouest de Roscoff, La Clocheterie adressait à d'Orvilliers un rapport circonstancié sur le terrible combat qu'il avait livré la veille ¹. Voici l'analyse de cette lettre autographe, écrite sur le lieu et à l'heure même du combat ; il semble que ce papier jauni sente encore l'odeur de la poudre.

La *Belle Poule* était sortie de Brest, le 15 juin, avec la frégate la *Licorne*, du chevalier Gouzillon de Bélizal, la corvette l'*Hirondelle* et le lougre le *Coureur*, pour croiser ensemble dans les eaux de la Manche. Le mercredi 17, La Clocheterie, qui commandait cette petite division, eut connaissance de plusieurs bâtiments au nord. Il compta bientôt, à une distance de quatre lieues, une vingtaine de voiles, parmi lesquelles il y avait au moins quatorze vaisseaux de ligne ; c'était l'escadre anglaise de l'amiral Keppel, qui venait de prendre la mer le 12 juin. La Clocheterie songea alors à se replier vers Ouessant. Comme il vit

1 A. M., B⁺ 136.

que les Anglais gagnaient sur lui, il fit le signal à la *Licornie* qu'il la laissait maîtresse de sa manœuvre, et à l'*Hirondelle* de relâcher où elle pourrait ; celle-ci put se réfugier à l'île de Batz. Il conservait avec lui le *Coureur*.

Cependant deux bâtimens ennemis, la frégate l'*Arethusa*, vingt-huit canons, capitaine Marshall, et le cotre l'*Alert*, capitaine Fairfax, approchaient de plus en plus. Le cotre, arrivant le premier, héla la *Belle Poule*, en anglais ; La Clocheterie lui répondit de parler français, et continua sa route. L'*Arethusa* arriva à son tour. Vers six heures et demie du soir, elle était à portée de mousquet de la hanche de la *Belle Poule*, par le travers de sa route. La Clocheterie évolua avec beaucoup de prestesse, pour échapper à cette position dangereuse.

A un moment, les deux frégates se trouvèrent par le travers l'une de l'autre, à quelques mètres à peine. La frégate anglaise hèle la frégate française ; La Clocheterie fait la même réponse qu'au cotre. Alors Marshall lui dit en français d'aller trouver son amiral, qui était toujours à environ quatre lieues. Le capitaine de la *Belle Poule* répond que la mission dont il est chargé ne lui permet pas de prendre cette direction. Marshall insiste sur un ton impératif ; La Clocheterie répète qu'il n'ira pas trouver l'amiral. Aussitôt l'*Arethusa* envoie sa bordée, la *Belle Poule* réplique par la sienne.

Ce duel d'artillerie se prolongea avec une faible brise d'ouest, qui permettait à peine de gouverner, mais qui portait peu à peu les combattants sur les côtes de Bretagne. Les deux capitaines, dignes l'un de l'autre, se canonnèrent bord à bord avec une furie sans égale. En pleine nuit, vers onze heures et demie, la brise s'étant élevée, l'*Arethusa*, qui avait beaucoup souffert, arriva vent arrière sur son escadre ; sa fuite était l'aveu de sa défaite. La *Belle Poule* la poursuivit pendant quelque temps et lui tira en-

core plus de cinquante coups de canon, sans en recevoir elle-même un seul ; mais elle ne tomba pas dans le piège de son ennemi, qui était de l'attirer dans le gros des forces anglaises. Elle mit bientôt le cap sur la côte.

« J'ai mouillé tout près de terre à minuit et demi. Au jour, je me suis trouvé entouré de roches, à un endroit qu'on appelle Camplouis, auprès de Plouescat. J'ignore encore si je pourrai m'en tirer... Deux vaisseaux de guerre anglais sont à deux lieues de moi ; ils paraissent devoir entreprendre de venir me chercher. Je doute qu'ils y réussissent, parce que je suis fort entouré de roches ; mais je n'ai qu'une faible espérance de sauver la frégate. Le lieu où je suis n'étant éloigné que de trois lieues du Folgoët, je prends le parti d'y envoyer mes blessés... Je suis tout dégrayé (dégréé). Mes mâts ne tiennent à rien. Le corps de la frégate, les voiles, tout, en un mot, est criblé de coups de canon, et je fais de l'eau. »

Dans un autre passage de son rapport, La Clocheterie rendait hommage à la valeur intrépide, au sang-froid de ses officiers, à la solidité de son équipage. Les pertes avaient été cruelles. Sur deux cents hommes qu'il y avait à bord, on comptait une quarantaine de morts, dont le commandant en second, Gréen de Saint-Marsault, lieutenant de vaisseau, et près de soixante blessés. Parmi ceux-ci, l'enseigne La Roche de Kerandraon, qui, le bras cassé et maintenu par un appareil, avait combattu trois heures et qui avait été amputé le lendemain ; — Bouvet, officier auxiliaire, de la marine marchande de Saint-Servan ¹, qui, malgré ses graves blessures, n'avait pas voulu quitter le pont pour se faire panser ; — La Clocheterie lui-même : « Deux contusions, l'une à la tête et l'autre à

1. Pierre-Servais-René Bouvet, né à Saint-Servan en 1750 ; mort à Paris en 1795. Père du contre-amiral Pierre Bouvet.

la cuisse, me font souffrir actuellement, de manière que je n'ai guère la force d'écrire plus longtemps... Mes blessures ne sont pas dangereuses. »

Cependant les Anglais renoncèrent presque aussitôt à leur surveillance, et la *Belle Poule* put réparer, tant bien que mal, ses avaries. Quatre jours après le combat, le 21 juin, toute désarmée, mais triomphante, la vaillante frégate rentra au port de Brest. Sa croisière avait duré six jours. On disait que dans un mois elle serait radoubee et prête à reprendre la mer.

Dès que la nouvelle de ce combat fut arrivée à Paris, elle provoqua partout, à la cour et à la ville, une joie patriotique. Sartine s'empressa de distribuer des récompenses aux officiers et aux matelots ¹; le brevet de capitaine de vaisseau pour La Clocheterie fut signé par le roi le 24 juin. L'opinion publique exalta ce fait d'armes très brillant, comme s'il se fût agi d'une grande victoire. A côté du commandant, on louait le chevalier de Capellis, enseigne de vaisseau, qui avait tiré huit cent cinquante coups de canon; — le matelot Richard, qui avait pointé son canon, assisté d'un mousse de dix ans; — un soldat, ancien garde-chasse, à qui ses camarades passaient des fusils tout chargés : en vingt-neuf coups il avait tué vingt-neuf Anglais, mais il avait été renversé lui-même au moment où il ajustait le trentième. Enfin, — consécration suprême, — la mode s'empara du nom de la *Belle Poule*

1. En publiant la lettre de Sartine à La Clocheterie, l'*Espion anglais* (t. IX, p. 159) ajoute ces mots, qui témoignent des sentiments d'une partie de l'opinion sur le corps des officiers « rouges » : « Dans le reste de la lettre, le ministre reprend les détails de celle de M. de La Clocheterie, et y répond article par article, et l'on ne peut qu'admirer le courage de l'un et de l'autre, d'oser nommer M. Bouvet, officier auxiliaire, et d'en faire une mention honorable. » Bouvet reçut le brevet de lieutenant de frégate en pied.

pour orner la tête des élégantes d'une mâtire avec ses voiles et ses agrès ¹.

Il ne faut pas trop s'étonner de l'enthousiasme de nos pères, même s'il s'est traduit par des extravagances de goût dans la coiffure féminine. La Clocheterie était le héros du jour, parce que son admirable énergie avait mis fin, par un coup d'éclat, à une période d'impatience douloureuse et d'humiliations qui n'avait que trop duré. Est-il vrai qu'il ait « très mal manœuvré », comme l'en accusa Kerguelen de Trémarec, l'explorateur des terres australes ² ? Le public ne vit qu'une chose : le commandant de la *Belle Poule* avait vaillamment combattu, il avait été victorieux, et le combat du 17 juin était le baptême de la marine du nouveau règne.

Tout ne s'était pas aussi heureusement passé, dans le combat du 17 juin 1778, pour les compagnons de La Clocheterie. Fidèle à sa consigne, le chevalier de Rosily, commandant le *Coureur*, lougre de dix canons, six pierriers, cinquante hommes, était resté aux côtés de la *Belle Poule* ; mais le cotre anglais l'*Alert*, qui lui était opposé, était, avec ses douze canons, ses douze pierriers et ses quatre-vingts hommes, un adversaire trop redoutable. Rosily écrivait au ministre ³ : « Il n'y a pas de vaisseau de soixante-quatorze aussi fortement bastingué. Au

1. Parmi les estampes allégoriques inspirées par l'affaire de la *Belle Poule*, la collection Hennin, de la Bibliothèque nationale, possède (t. III, pl. 64) un jeu de l'oie intitulé : *Le Nouveau Jeu du costume et des coiffures des dames, dédié au beau sexe*. « Pour gagner la partie, il faut arriver juste au nombre 63, afin de triompher de tous ses adversaires avec la *Belle Poule*. »

2. Lettre à Sartine, écrite de Saumur, où il était alors détenu, le 1^{er} juillet 1778. A. M., B⁴ 135.

3. Alverstoke, 5 juillet 1778. A. M., B⁴ 136.

moment du combat, on ne pouvait voir un seul homme. Dans mon lougre, l'épaisseur du bâtiment n'est pas d'un pouce et demi ; je n'avais point de bastingage, nous étions découverts jusqu'à la boucle du soulier. » Il avait essayé d'aborder son ennemi ; mais la hauteur du bastingage de l'*Alert* l'en avait empêché. A neuf heures du soir, au bout de deux heures de combat, il s'était rendu.

Le commandant du *Coureur* attirait l'attention du ministre sur le chargement des canons du cotre anglais, qui était fait avec un boulet de six, un paquet de mitraille et une boîte de fer-blanc remplie de balles. « Ce sont des canons courts, renforcés, qu'ils appellent *double fortified*, excellents dans ces petits bâtiments et qui peuvent se charger jusqu'à la gueule sans risquer de les faire crever. » Il ajoutait que la supériorité de son gréement lui aurait permis de fuir, du moins au début de l'action ; s'il avait été pris, ce n'avait été que « par subordination et dévouement réel au service ».

Alverstoke dans le Hampshire, à l'entrée de la rade de Portsmouth, d'où était écrite cette lettre, fut alors le lieu d'internement des prisonniers faits par les Anglais. C'est là que fut conduit le commandant de la *Licorne*, à qui La Clocheterie avait rendu la liberté de ses mouvements, dès le début de la poursuite des Anglais. Gouzillon de Bélizal avait été sommé par le *Mildfort* de se rendre à bord du vaisseau amiral anglais. Ayant passé la nuit en panne, il se trouva entouré, au matin du 18, par trois vaisseaux. « Je ne vis, dit-il, d'autre parti à prendre, vu mes faibles ressources, que de tirer ma volée de tribord et bâbord pour l'honneur de mon pavillon, et ensuite de l'amener. » Son chef avait eu un moyen plus énergique de satisfaire à l'honneur du pavillon.

A Alverstoke aussi fut conduit Le Breton de Ransanne, commandant la *Pallas*, frégate de trente-deux ca-

nons. Son rapport circonstancié ¹ expose comment il fut pris sans combat. Il croisait dans la Manche, quand il fut chassé, le 18 juin, par plusieurs bâtiments de guerre. Il prit aussitôt la direction d'Ouessant, mais une frégate ennemie le rejoignit. Elle lui crie de diminuer de voiles et d'aller parler à l'amiral. Le Breton de Ransanne s'y refuse : il commande une frégate du roi de France, avec qui les Anglais sont en paix ; il n'a rien à leur dire ni à leur demander. On lui répond : « Oui, monsieur, nous sommes en paix avec les Français et en guerre avec les insurgents. Mais je vous prie de vouloir bien diminuer de voiles pour parler à notre amiral, qui ne veut que s'assurer que vous n'êtes point insurgent, ces bâtiments prenant le pavillon français aussitôt qu'ils nous voient pour nous tromper. Il ne veut vous faire que des politesses et des honnêtetés. » Pour toute réponse, l'officier français fait tendre sur un côté de sa frégate ses pavois tout parsemés de fleurs de lis.

La chasse continuait toujours ; bientôt la *Pallas* fut entourée par toute l'escadre. Le vaisseau de ligne le plus près lui envoya un boulet, qui tomba sous son arrière. Bref, elle dut s'arrêter. Des officiers anglais vinrent à bord, avec une lettre de l'amiral Keppel : une frégate française, la *Licorne*, avait tiré la veille sur un de ses vaisseaux, auquel elle avait tué et blessé plusieurs hommes ; ce procédé lui paraissant extraordinaire et lui faisant croire que les Français avaient ordre de l'attaquer, « il arrêtait ma frégate et me gardait. Ce procédé m'a autant étonné qu'indigné. Je lui ai marqué tout mon mécontentement d'avoir été si vilainement trompé. » Ransanne ajoute qu'il était parmi seize vaisseaux et qu'il n'avait pas « deux partis à prendre ». Il ne pouvait plus, en effet, sauver sa frégate ;

1. « A Alverfort, » le 4 juillet 1778. *Ibid.*

mais le bruit d'une bordée vengeresse aurait bien fait dans le récit de ce guet-apens. « J'ai été envoyé à bord du *Robust*, et j'ai dit à M. Hood, qui le commande, que la manière dont ils m'avaient trompé était contraire à toute espèce d'honneur et de justice, et que ce procédé-là leur ferait tort. Il m'a répondu que c'était à la *Licorne* qu'il fallait s'en prendre. » Le commandant de la *Pallas* ne put obtenir d'être conduit auprès de l'amiral, qui l'avait fait poursuivre et arrêter.

Le 27 juin, l'escadre anglaise était de retour avec ses trois prises dans la baie de Sainte-Hélène, et y débarquait ses prisonniers ¹.

A ces insolences répétées, venues après tant d'autres, depuis de longs mois, se passant dans les eaux françaises et, pour ainsi dire, sous le canon même de Brest, il fallait une réponse énergique. Le gouvernement de Louis XVI la fit de deux manières, par un manifeste et par une bataille navale.

Le 10 juillet suivant, Louis XVI adressa à l'amiral de France ² une lettre pour faire délivrer des commissions en course :

« Mon cousin, L'insulte faite à mon pavillon par une frégate du roi d'Angleterre envers ma frégate la *Belle Poule*; — la saisie faite par une frégate anglaise, au mé-

1. L'année suivante, l'*Arethusa* se brisa en entier sur les rochers de Molène, à la suite d'un combat que lui livra l'*Aigrette*, commandée par La Bretonnière (18 mars 1779). D'Orvilliers en fit conduire tous les prisonniers à Fougères, « à la réserve de quatorze hommes ivres qui se sont embarqués dans son grand canot, et qui vraisemblablement auront péri la nuit du jeudi au vendredi, où il a fait très mauvais temps. » Pour lui, cette frégate était « la meilleure d'Angleterre ». Brest, 24 mars 1779. A. M., B¹ 91.

2. Jean-Marie de Bourbon, duc de Penthièvre, fils du comte de Toulouse, portait depuis 1734 le titre d'amiral de France; ce ne fut jamais pour lui qu'une charge honorifique de la couronne.

pris du droit des gens, de mes frégates la *Licorne* et la *Pallas* et de mon lougre le *Coureur* ¹ ; — la saisie en mer et la confiscation des navires appartenant à mes sujets, faites par l'Angleterre contre la foi des traités ; — le trouble continuel et le dommage que cette puissance apporte au commerce maritime de mon royaume et de mes colonies de l'Amérique, soit par des bâtiments de guerre, soit par des corsaires, dont elle autorise et excite les déprédations : tous ces procédés injurieux, et principalement l'insulte faite à mon pavillon, m'ont forcé de mettre un terme à la modération que je m'étais proposée, et ne me permettent pas de suspendre plus longtemps les effets de mon ressentiment. La dignité de ma couronne, et la protection que je dois à mes sujets, exigent que j'use enfin de représailles, que j'agisse hostilement contre l'Angleterre... Je vous fais donc cette lettre pour vous dire qu'ayant ordonné en conséquence aux commandants de mes escadres et de mes ports de prescrire aux capitaines de mes vaisseaux de courre sus à ceux du roi d'Angleterre, ainsi qu'aux navires appartenant à ses sujets, de s'en emparer et de les conduire dans les ports de mon royaume, mon intention est qu'en représailles des prises faites sur mes sujets par les corsaires et armateurs anglais, vous fassiez délivrer des commissions en course à ceux de mesdits sujets qui en demanderont...

« Je suis assuré de trouver dans la justice de ma cause, dans la valeur de mes officiers et des équipages de mes vaisseaux, dans l'amour de tous mes sujets, les ressources que j'ai toujours éprouvées de leur part, et je compte principalement sur la protection du Dieu des armées.

1. Dans une autre lettre à l'amiral de France, du 5 avril 1779, Louis XVI disait : « C'est de ce jour, 17 juin 1778, que l'on doit fixer le commencement des hostilités commises contre mes sujets par ceux du roi d'Angleterre. »

« Et la présente n'étant à autre fin, je prie Dieu qu'il vous ait, mon cousin, en sa sainte et digne garde.

« Écrit à Versailles, le 10 de juillet 1778. — Signé Louis, et plus bas DE SARTINE. »

La grande guerre maritime commençait. A cette date même l'escadre de d'Estaing mouillait devant le port de New-York, et dix-sept jours plus tard, l'escadre de d'Orvilliers livrait la bataille d'Ouessant. Le comte d'Aranda, ministre d'Espagne à Paris, avait bien défini le combat de la *Belle Poule* : « Fusées volantes qui précèdent les grands feux d'artifice. »



CHAPITRE VI

LE COMBAT D'OUessant

Armement d'une escadre à Brest. — Lettre du ministre. — D'Orvilliers. — Sortie de l'escadre, 8 juillet 1778. — Manœuvres de l'escadre. — Combat d'Ouessant, 27 juillet 1778. — Caractère négatif de cette journée. — L'opinion publique à Paris. — Nouvelle sortie de l'escadre, août-septembre 1778. — Fin de la campagne de 1778.

« Si le soir que la *Belle Poule* est entrée en rade, l'armée avait sorti contre Keppel, la victoire se serait inmanquablement décidée pour l'armée française. Jamais il n'y eut plus de volonté et d'envie d'aller à l'ennemi. » Le chef d'escadre La Touche Tréville avait raison de parler ainsi¹, quelques jours après le fait d'armes qui avait donné à la France une commotion patriotique. Il y avait, en effet, un moment à saisir ; l'armée navale qui était en rade n'avait peut-être pas achevé tous ses préparatifs, mais l'ardeur qui l'animait présageait la victoire, si on la faisait sortir sur l'heure pour la conduire au combat. En fait, elle ne prit la mer que trois semaines plus tard.

Depuis de longues semaines cependant, elle était en armement. Il est triste de constater que, malgré la vigoureuse impulsion imprimée à la marine par le nouveau règne, bien des services encore laissaient beaucoup à dé-

1. Lettre de Brest, 28 juin 1778. A. M., B⁴ 138.

sirer. Le commandant de l'escadre de Brest ¹ se plaignait non seulement de l'insuffisance des levées, qui était un mal invétéré, mais encore du manque des ouvriers de toute espèce, charpentiers, calfats et autres ; les approvisionnements en bois et en fer ne répondaient pas aux effectifs prévus ; l'intendant, M. de Laporte, se heurtait partout à des obstacles. « De là il naît une lenteur dans les ouvrages et les opérations, bien affligeante pour le zèle et de la plus grande importance dans la guerre. »

Le 2 avril, le ministre avait adressé à d'Orvilliers une longue lettre pour commenter le texte de ses instructions. Quelques passages ² peuvent donner une idée du ton viril qui régnait dans les conseils du gouvernement. Parlant des officiers généraux et des commandants de l'escadre, Sartine disait :

« Ils doivent sentir que toute l'Europe et la marine de Sa Majesté en particulier ont les yeux ouverts sur la première escadre qui soit sortie de nos ports depuis la guerre dernière, et qu'ils seront responsables au roi et à la nation de tout ce qu'ils auraient pu faire et de tout ce qu'ils n'auront pas fait. Il s'agit de rendre au pavillon français tout l'éclat dont il brillait ; il s'agit de faire oublier des malheurs et des fautes passés : ce n'est que par les actions les plus signalées que la marine peut espérer d'y parvenir... Les forces dont vous disposez suffisent pour vous assurer la supériorité ; votre courage et celui des officiers que vous commandez doivent faire le reste.

« Mais, quelles que soient les circonstances dans lesquelles l'armée navale du roi puisse se trouver, l'instruction de Sa Majesté, qu'elle me charge expressément de

1. Lettre de d'Orvilliers. Brest, 3 avril 1778. A. M., B³ 650.

2. Texte complet dans TROUDE, *Batailles navales de la France*, t. II, p. 3-5.

vous faire connaître, ainsi qu'à tous les officiers commandants, est que ses vaisseaux attaquent avec la plus grande vigueur et se défendent, en toute occasion, jusqu'à la dernière extrémité...

« Il me reste un article dont Sa Majesté m'a souvent fait l'honneur de m'entretenir ; c'est celui de la subordination. Je ne puis que m'en rapporter à vous, monsieur, sur les moyens que vous croirez devoir employer pour l'introduire et la maintenir dans l'armée dont vous avez le commandement. Sa Majesté vous autorise et vous ordonne même de démonter les commandants et d'en nommer d'autres à votre choix. »

A la fin de sa lettre, le ministre parlait en termes éloquents des devoirs des officiers. « Rappelez-leur quelquefois qu'il ne suffit pas de remplir strictement ce que l'on doit au service ; que la société impose des obligations, et que ces obligations deviennent un devoir pour la marine, où, étant forcés de vivre, par état, continuellement ensemble, il faut être indulgents les uns pour les autres, se supporter mutuellement dans des choses qui peuvent tenir à des causes qui ne se trouvent pas parfaitement analogues, afin d'éviter toute discussion d'où peut naître la dispute et vivre dans la bonne intelligence et l'union qui doivent particulièrement distinguer des militaires qui courent les mêmes dangers et aspirent aux mêmes honneurs. »

Le lieutenant général des armées navales qui commandait l'escadre de Brest, Louis Guillouet, comte d'Orvilliers, comptait de longues et honorables années de services. Né à Moulins en 1710, il appartenait à une de ces familles de l'ancienne France où l'amour de la marine était héréditaire. L'un de ses frères, lui-même père de deux officiers de marine, était gouverneur de la Guyane ;

c'était le troisième des d'Orvilliers qui, de père en fils, depuis près d'un siècle, avaient dirigé notre colonie de Cayenne.

Le « général » de l'escadre de 1778 avait commencé par servir, presque encore enfant, dans les troupes coloniales à Cayenne, puis dans la marine, comme garde de la marine, en 1728. Dans son demi-siècle de services maritimes, il avait eu de nombreux embarquements : ainsi sur la *Nymphe*, en 1754, sous les ordres de La Galissonnière ; sur le *Belliqueux*, en 1757, dans l'escadre de Du Bois de La Motte ; sur le *Guerrier*, en 1761, dans l'escadre de d'Aubigny. Capitaine de vaisseau en 1754, chef d'escadre en 1764, il avait commandé l'escadre d'évolutions organisée en 1772. Commandant de la marine à Brest en 1775, en remplacement du comte de Breugnon, entré alors en relations avec Sartine, qui l'appréciait et le consultait, il avait eu sa part dans la préparation des ordonnances de ce ministre. Promu lieutenant général (février 1777), il avait, à la fin de la même année, remplacé Du Chaffault à la tête de l'escadre de Brest. Enfin, il venait de recevoir le commandement en chef de la grande armée navale, qu'on préparait pour la campagne de 1778.

D'Orvilliers avait alors soixante-huit ans sonnés ; on trouvera sans doute que c'était pour un commandant en chef un âge bien avancé, surtout quand le caractère et l'entraînement n'allègent pas le poids des années. En partant de Brest pour aller recevoir à Versailles les instructions orales du ministre, il lui écrivait ¹ : « Je courrai comme un vieillard qui redoute le froid et ne peut entreprendre de fortes journées. »

Le 9 et le 12 juin, l'amirauté anglaise faisait prendre la

1. Brest, le 2 janvier 1778. A. M., B³ 650.

mer aux escadres de Byron et de Keppel, la première à Plymouth avec treize vaisseaux de ligne, la seconde à la baie de Sainte-Hélène, avec vingt et un. Malgré leurs retards, les Anglais avaient devancé leurs ennemis. On fut inquiet en France de la supériorité numérique des escadres anglaises; car on croyait qu'elles ne formaient qu'une seule armée navale. En fait, Keppel s'était borné à convoier, pendant quelques jours, au large d'Ouessant, les vaisseaux que Byron conduisait en Amérique pour y rencontrer d'Estaing, et il était rentré dans la Manche; c'est au retour qu'il avait rencontré la petite division de La Clocheterie.

Le 22 juin, quatre jours après le combat de la *Belle Poule*, d'Orvilliers était d'avis de ne pas tarder davantage à sortir. Il ne songeait pas d'ailleurs à prendre l'ennemi corps à corps, mais plutôt à faire une croisière. Il faut noter chez d'Orvilliers cette conception, toujours et partout vicieuse, d'une stratégie expectante; n'était-ce pas déjà une assez grande faute d'avoir laissé Byron sortir de la Manche sans avoir rien fait pour l'arrêter? Il faut noter encore son appréhension de pénétrer dans cette mer, qu'on retrouvera dans la campagne de 1779; elle était d'autant plus singulière que la maîtrise de la Manche était, dès la première heure, la condition de la vraie victoire.

« Je pense, disait le général ¹, qu'il est convenable de faire sortir l'armée du roi. On gagnera au moins à cette sortie de l'exercer et de maintenir l'ardeur des équipages, que l'ennui d'un long séjour en rade peut ralentir. Mais mon avis ne serait point de faire entrer l'armée dans la Manche, où nous n'avons aucun port propre à la recevoir et où elle serait en risque d'être chargée d'un coup de vent d'ouest ou du sud-ouest, qui l'affalerait nécessaire-

1. Brest, 22 juin 1778. A. M., B⁴ 136.

ment à la côte d'Angleterre, mais de la faire croiser à une distance convenable du Canal, pour n'y être pas emportée par les courants. C'est à peu près dans cette disposition que M. de Tourville, en 1691, contint toutes les forces combinées d'Angleterre et de Hollande, supérieures à son armée qui n'était composée que de quarante-quatre vaisseaux de ligne. C'est cette fameuse campagne à qui il a resté le nom de campagne du large... Votre réflexion, monseigneur, sur l'humiliation pour nous de rester immobiles dans la rade, tandis que notre ennemi aura l'air de nous narguer, même avec des forces inférieures, vient à l'appui de mon avis de faire sortir l'armée. »

Les courriers se croisent entre Brest et Versailles. Enfin, le 30 juin, à trois heures du matin, Fleurieu donnait dans son cabinet, à Paris, au « courrier de la Marine et du Cabinet ¹ » les treize paquets destinés au général de l'armée navale, pour lui être remis en mains propres. Cinquante heures plus tard, à Brest, le 2 juillet, à cinq heures du matin, d'Orvilliers délivrait au courrier un reçu des instructions ministérielles.

Le lendemain, il écrivait à Sartine ² : « L'armée appareillera dans un état de situation, d'équipement et de volonté qui... doit vous donner la plus grande espérance, surtout si les circonstances me donnent une quinzaine de jours à l'exercer. On ne peut se dissimuler que les escadres des amiraux Keppel et Byron réunies — un service d'éclaireurs aurait appris à d'Orvilliers que Keppel était rentré à Portsmouth depuis le 27 juin — ne fussent (*sic*) supérieures en nombre et en force de vaisseaux ; mais les dispositions et l'ardeur générale y suppléeront ; et, dans le cas d'une affaire avec ces deux généraux, que je tâche-

1. M. Clément. A. M., B⁴ 136, fol. 111.

2. Brest, 3 juillet 1778. *Ibid.*

rai néanmoins d'éluder, je me flatterais sinon de les battre, du moins de leur résister. Et j'ai confiance que la Providence, qui vous a suscité pour ressusciter la marine du roi et qui nous donne le désir de bien faire, bénira les armes de Sa Majesté. »

Ce sont toujours les mêmes idées et les mêmes erreurs : « éluder » la bataille, « résister » à l'ennemi. Suffren allait bientôt montrer que la stratégie consiste avant tout à provoquer la bataille et à attaquer.

Le vent d'ouest soufflait en persistance depuis plusieurs jours. En attendant le moment d'appareiller, d'Orvilliers apprit, le 5 juillet, une nouvelle intéressante. Le vicomte Des Cars, commandant la *Prudente*, rentré le jour même, avait aperçu, quelques jours auparavant, par le sud-ouest de l'île de Wight ¹, vingt et un vaisseaux de guerre en marche vers Portsmouth. Keppel se dérobait-il ? « Il est à présumer, écrivait d'Orvilliers, que nous ne trouverons point à la mer de forces suffisantes à exercer le zèle qui anime tout le monde. Au surplus, si nous ne pouvons cueillir des lauriers aussi verts que ceux de la *Belle Poule*, au moins nous gagnerons un exercice bien nécessaire aux équipages et à leurs chefs. »

Le 7 juillet, les vents tournent au nord. Le 8, les quarante-six voiles — trente-deux vaisseaux, quatorze frégates et bâtiments inférieurs ² — franchissent le goulet sans accident. D'Orvilliers en fait part au ministre, dans sa première dépêche écrite en mer, à bord de la *Bretagne*, le 9 juillet. Il vient de rassembler les commandants sur le vaisseau amiral et de leur lire les ordres du roi ; ils ont répondu en demandant à entrer dans la Manche et à y

1. D'Orvilliers écrit : « l'île Douit » (*sic*). Dépêche du 6 juillet 1778. *Ibid.*

2. Voir l'Appendice IV.

poursuivre l'amiral anglais « jusque dans ses rades », s'il s'obstine à ne point paraître. Une prise a marqué la sortie : la corvette anglaise la *Lively*, du capitaine Robert Biggs, a été capturée par la *Curieuse*, de Trolong Du Romain, et l'*Iphigénie*, de Kersaint de Coëtnempren.

Pendant quelques jours, les calmes empêchèrent les manœuvres sur lesquelles d'Orvilliers comptait pour former ses commandants. Dans l'après-midi du 11, par une faible brise du nord-nord-est, il tenta une évolution d'ensemble. « Faisant sur trois colonnes le nord-ouest sur le compas, j'ai essayé de mettre l'armée en bataille sur l'autre bord, les chefs ayant passé au milieu de leur colonne. Cette évolution manquée ou très mal faite m'a confirmé dans l'opinion où j'étais, qu'une grande partie des capitaines de l'armée n'ont point d'habitude et très peu de connaissance de l'ensemble des vaisseaux, conséquemment grand besoin d'être exercés... Il est trop important au succès des armes du roi qu'ils sachent au moins, avant la rencontre de l'amiral Keppel, se mettre en bataille et observer les distances convenables. Ceci, monseigneur, vient à l'appui de ce que je vous ai dit plusieurs fois, de la nécessité des escadres d'évolution en temps de paix... D'ailleurs, tout est toujours disposé à souhait, et jamais le zèle et l'ardeur n'ont eu plus de vivacité ¹. » Dans sa courte campagne de 1778, d'Orvilliers a commis cette grande erreur de stratégie, qui consiste à ne pas imposer le combat ; mais on doit reconnaître que l'inexpérience manœuvrière de son état-major, si fâcheuse à constater à un pareil moment, n'était pas de nature à transformer sa circonspection en audace.

Le 23 juillet, à une heure trois quarts de l'après-midi, les deux escadres furent en vue. Keppel était sorti de nou-

1. Lettre du 12 juillet 1778.

veau de Portsmouth, le lendemain de la sortie des Français de Brest, avec trente vaisseaux de ligne. L'armée navale de d'Orvilliers en comptait trente-deux ; mais il faut en défalquer trois vaisseaux d'un trop faible échantillon, le *Saint-Michel*, le *Fier*, le *Triton*, et deux autres encore, le *Duc de Bourgogne* et l'*Alexandre*, qui s'égarèrent dans la nuit du 23 au 24 et manquèrent à l'action d'ensemble.

L'absence du *Duc de Bourgogne* était d'autant plus regrettable, que son commandant, le vicomte de Rochechouart, commandait aussi la deuxième division de l'escadre blanche et bleue. Rochechouart et son capitaine de pavillon, le chevalier de Charitte, écrivirent quelques jours plus tard au ministre, pour expliquer leur mésaventure, qui les avait navrés. « J'en serais inconsolable, disait Charitte, s'il pouvait y avoir la plus petite faute de notre part. » La mer était très grosse et la nuit noire, quand le général fit virer de bord ; les signaux ne purent être aperçus de toute l'armée ¹. D'Orvilliers plaida lui-même les circonstances atténuantes auprès du ministre, qui voulait traduire en conseil de guerre les capitaines du *Duc de Bourgogne* et de l'*Alexandre*. « Ce sont des fautes d'inexpérience, ou, pour dire le vrai mot, d'ignorance qui, quoique considérables, ne touchent point à l'honneur et à la droiture d'intention. » Le ministre aurait pu répondre qu'en matière de manœuvres la droiture d'intention ne suffit pas.

Bref, le jour de la rencontre, le 27 juillet (1778), d'Orvilliers ne put mettre en ligne que vingt-sept vaisseaux, portant dix-neuf cent trente-quatre bouches à feu, soit trois cent cinquante-quatre de moins que l'escadre de Keppel.

1. Lettre du 3 août 1778. A. M., B¹ 136.

Depuis l'après-midi du 23, d'Orvilliers avait fait de savantes manœuvres pour garder l'avantage du vent ; elles sont tout à l'éloge de sa science de manœuvrier ¹. Dans les batailles navales du passé, l'avantage du vent était souvent l'objectif principal. Il donnait la vitesse que donne aujourd'hui la vapeur ; par là, il permettait l'offensive et pouvait assurer la victoire. De plus, l'escadre qui avait l'avantage du vent n'avait plus qu'à manœuvrer à la barre. Pour ce service, quelques hommes suffisaient. L'équipage était employé à peu près en entier dans les batteries et faisait produire à l'artillerie tous ses effets.

L'escadre française manœuvrait depuis quatre jours dans les eaux d'Ouessant. Le lundi 27 juillet au matin, le vent étant à l'ouest, d'Orvilliers fit le signal de ralliement dans l'ordre de bataille ; Keppel, qui était alors à environ deux lieues et demie, à l'est-nord-est, fit de son côté le signal de chasser. Après des évolutions multiples de part et d'autre, l'avant-garde anglaise attaqua l'arrière-garde française vers onze heures du matin ². Ce furent d'abord trois heures de canonnade violente. « Le feu a été vif de part et d'autre, dit le rapport de d'Orvilliers ; celui de l'armée du roi m'a paru néanmoins mieux servi que celui de l'armée anglaise. » Vers deux heures, d'Orvilliers fit le signal à l'escadre bleue, où le duc de Chartres avait son pavillon de lieutenant général sur le *Saint-Esprit*, de virer de bord pour envelopper l'arrière-garde ennemie. Le mouvement

1. Du Pavillon, major général de l'armée, dressa de ces manœuvres quatre plans d'une extrême précision ; ils furent reproduits par la plume très habile d'un dessinateur de Brest, nommé Trouille. Ils donnent pour l'histoire de la tactique des indications intéressantes. A. M., *Ibid.*

2. Des Touches, qui commandait l'*Artésien*, a laissé deux plans détaillés du combat. A. M., *Ibid.* — Au point de vue tactique, voir MAHAN, *Influence de la puissance maritime dans l'histoire*, traduction Boisse, 1899 ; p. 384-387.

Une curieuse estampe (collections Hennin et de l'histoire de France,

fut mal compris et lentement exécuté ¹. D'Orvilliers prit alors la tête de l'évolution ; et sans s'embarrasser des bordées de l'ennemi, il fit marcher la *Bretagne* à pleines voiles sur la *Victory*, de Keppel ; deux vaisseaux anglais, le *Prince George* et le *Formidable*, vinrent au secours de leur amiral, qui était aussi attaqué au même moment par la *Ville de Paris*, de Guichen. L'escadre de Keppel souffrait beaucoup, mais elle était restée intacte ; son chef jugea prudent de la rallier. Il fit cesser le feu vers deux heures et demie, et se retira dans la direction du nord-est.

Ainsi le combat dit d'Ouessant fut surtout une canonnade de trois à quatre heures, avec des évolutions imparfaites de part et d'autre. La canonnade se prolongea encore le reste de l'après-midi et la nuit suivante, pendant la chasse que d'Orvilliers donna à Keppel. L'amiral anglais

Bibliothèque nationale) donne, avec un texte en français ou en anglais, le plan schématique de six positions successives des deux escadres, de dix heures du matin à huit heures du soir. La ligne française présente une rigidité continue, sauf dans la quatrième position : « Trois heures après-midi. Armée française après l'action. » Les Anglais tournent autour de cette ligne sans pouvoir l'entamer. C'est là toute « l'action ».

1. Le duc DES CARS, *Mémoires*, t. I, p. 181-182, rapporte autrement cette partie de l'action, d'après une enquête qu'il avait faite à Brest auprès des états-majors de l'armée de d'Orvilliers :

« Cinq vaisseaux des ennemis étaient restés fort éloignés de l'arrière-garde de leur ligne. Ce fut alors que M. le duc de Chartres fit signal à son escadre d'arriver par un mouvement successif, afin de séparer les cinq vaisseaux ennemis du reste de leur armée. D'après ce signal, c'était au vaisseau de tête, commandé par M. de La Cardonnie, à commencer le mouvement que chacun devait suivre. Ce vaisseau n'arrivant pas, le second n'arriva pas non plus, parce que le signal indiquait un mouvement successif. M. le duc de Chartres, voulant alors décider absolument ce mouvement de son escadre, arriva lui-même de quatre aires de vent. Cette sortie de la ligne fut aperçue aussitôt à bord de M. d'Orvilliers, qui, ne saisissant pas l'idée et l'intention de M. le duc de Chartres, lui fit sur-le-champ signal de rester en ligne. Voilà le fait dans sa plus scrupuleuse exactitude. »

refusa un nouveau combat ; il masqua ses feux, tandis que d'Orvilliers maintenait les siens allumés, et il profita de l'obscurité de la nuit pour se dérober. Le 28 au matin, il avait disparu. L'escadre française, qui avait des avaries à réparer, fit route de son côté pour Brest ; elle y mouilla le 29 juillet. Cette première campagne maritime avait duré vingt et un jours.

Les rapports officiels accusèrent chez les Anglais onze cent quatre-vingt-seize hommes hors de combat, dont quatre cent sept morts, chez les Français cent soixante-trois morts et cinq cent dix-sept blessés. Du Chaffault, qui, du pont de la *Couronne*, avait vaillamment dirigé l'escadre blanche et bleue, avait eu l'épaule fracassée par un éclat de mitraille ¹. En apprenant la blessure de ce vieillard de soixante-dix ans, Marie-Antoinette eut un mot charmant : « Le pauvre M. Du Chaffault, que je le plains ! Je voudrais être oiseau pour aller lui servir de garde. » Le commandant en second de la *Couronne*, Bessey de La Vouste, était parmi les morts.

L'appréciation de cette journée suscita des deux côtés de la Manche de vives polémiques. A Londres, le vice-amiral Palliser, qui montait le *Formidable* et qu'on accusait d'être resté en dehors du combat, prit son chef à partie. L'enquête de l'amirauté mit d'ailleurs Keppel hors de cause ; l'irritation des Anglais d'avoir cédé le champ de bataille n'eut pas cette fois sa victime expiatoire. La déposition de Keppel avait irrité d'Orvilliers. Tout en reconnaissant que les Français avaient mis sa flotte en piteux état, désarmé ses mâts et ses voiles, il prétendait n'avoir pu les rejoindre, car ils avaient profité de la nuit pour se retirer. D'Orvilliers renvoya cette déposition au ministre ;

1. Son fils, le chevalier Du Chaffault, lieutenant de vaisseau à bord de la *Couronne*, eut une jambe cassée.

il y ajouta « de courtes notes à la marge, qui, disait-il ¹, répondent à l'infidélité de son récit. Une nation devient bien méprisante lorsqu'elle a recours au mensonge pour établir ou soutenir sa réputation. »

Ces controverses se comprennent, en présence des résultats négatifs du combat. D'Orvilliers avait forcé son ennemi à la retraite, mais Keppel avait conservé toute son escadre. A qui était la victoire? En fait, elle n'était à personne, et l'on pouvait épiloguer. On ne dissertera pas sur les résultats de Praia ou de Trafalgar. Pour Suffren et pour Nelson, le but du combat, c'est l'anéantissement de l'ennemi; le moyen, c'est l'offensive et l'offensive par la concentration des forces ². D'Orvilliers, avec sa science de tacticien qui sait évoluer, avec sa conception de la guerre navale qui consiste surtout à préserver le matériel et à déjouer les entreprises de l'ennemi, représente les idées erronées qui régnaient encore dans la marine française au sujet de la guerre d'escadres.

Les manœuvres des commandants avaient donné à d'Orvilliers plus de satisfaction que dans les journées qui avaient précédé le combat ³. Sans parler des officiers généraux, il signalait, en particulier, le comte d'Hector, de l'*Orient*, le marquis de Vaudreuil, du *Fendant*, « sur tout autre », le chevalier de Brach, du *Magnifique*, le marquis de Nieuil, du *Dauphin royal*, Des Touches, de l'*Artésien*, d'Orves, de l'*Actif*, les officiers de la *Ville de Paris*, « le vaisseau de toute l'armée qui a essuyé le plus de feu et aussi en a le plus rendu ». Louis XVI avait

1. Lettre du 13 août 1778. A. M., B⁴ 136.

2. R. DAVELUY, lieutenant de vaisseau, *Étude sur le combat naval*, 1902.

3. Le commandant du *Diadème*, La Cardonnie, perdit son commandement, pour n'avoir pas marché sur l'ennemi. Voir son mémoire justificatif : A. M., B⁴ 136.

adressé à d'Orvilliers une lettre autographe de félicitations et lui avait donné la grand'croix de Saint-Louis. Du Chafault avait reçu trois mille livres de pension ; Guichen, le cordon rouge ; vingt-huit lieutenants de vaisseau, la croix de Saint-Louis ; les veuves et les enfants des morts, des pensions ou des secours.

A Paris, on avait attendu avec la plus vive impatience le résultat de la sortie de l'escadre. Le 31 juillet, trois jours après l'événement, on n'avait encore que des nouvelles fort incomplètes. Vergennes écrivait alors à l'ambassadeur de France à Madrid ¹ : « Nous sommes entre la crainte et l'espérance ; un courrier de Brest, parti le 28 et arrivé ce matin, nous a apporté le premier avis d'un combat naval commencé lundi 27, entre la flotte aux ordres de M. le comte d'Orvilliers et celle commandée par l'amiral Keppel. » *L'Amphion*, commandant Keredern de Trobriant, rentré à Brest au milieu de la bataille, à cause de ses graves avaries, avait apporté les premières nouvelles. « Je ne sais quel sera l'événement du combat, mais il ne peut nous être funeste si nous ne perdons pas l'avantage du vent... Jugez de notre impatience, elle est plus forte que l'inquiétude, quoiqu'on ne puisse pas être tout à fait exempt de celle-ci... Unissez vos vœux aux nôtres pour la restauration de la gloire de notre commune patrie.

« P.-S. — Le soir, deux courriers qui viennent d'arriver de Brest nous confirment nos espérances... Jouissez de notre satisfaction de voir remis notre considération à son juste niveau. Nous ne voulons pas être les maîtres ; mais nous ne voulons point en avoir. »

Le dernier mot de cette lettre, inspirée par un patriotisme inquiet, exprime avec justesse les résultats du combat : les Français n'avaient pas été complètement les

1. DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 535.

maitres, mais ils n'en avaient pas eu non plus. Comme d'Orvilliers, Vergennes était trop modeste dans ses ambitions militaires.

Le duc de Chartres était venu à la cour pour apporter au roi la nouvelle officielle de la journée. Paris avait fait fête à ce prince du sang, lieutenant général des armées navales ; comme il avait assisté à une représentation d'*Orphée*, les applaudissements répétés n'avaient presque pas permis d'entendre l'opéra. Puis des bruits fâcheux avaient circulé : il n'avait pas aperçu ou compris le signal de d'Orvilliers ; on l'accusait même, contre toute vérité et malgré le témoignage de La Motte-Picquet, qui était avec lui sur le *Saint-Esprit*, d'avoir manqué de bravoure ¹. Alors la médisance rima quelques méchants couplets :

Quoi ! vous avez vu la fumée !
 Quel prodige ! La Renommée
 Le publiera.
 Revenez vite. Il est bien juste
 D'offrir votre personne auguste
 A l'Opéra.

Après avoir réparé ses avaries, d'Orvilliers avait repris la mer le 17 août ; il avait avec lui vingt-huit vaisseaux. Le gouvernement avait-il compris qu'il fallait profiter de l'élan que la journée d'Ouessant avait imprimé à la marine ? D'Orvilliers avait-il l'ordre de cingler sur les côtes anglaises ? Loin de là ; sa mission était bien modeste. Il s'agissait d'une croisière à proximité des côtes bretonnes,

1. Le comte d'Artois imagina de faire sortir honorablement son ami le duc de Chartres du service de la marine, en lui faisant obtenir, grâce à l'influence de la reine, la charge nouvelle de colonel général des hussards et troupes légères. *Correspondance secrète entre Marie-Thérèse et Mercy-Argenteau*, t. III, p. 264 ; 17 novembre 1778. Cf. AM. BRITSCH, *Philippe-Égalité avant la Révolution*. (*Revue des Études historiques*, 1904, p. 352-356.)

pour protéger la flottille marchande de Saint-Malo, comme si la meilleure protection des flottilles et des côtes n'était pas dans la conquête même de la Manche. Mais cette conquête supposait la recherche et la destruction de l'ennemi, c'est-à-dire une grande bataille. Or, Vergennes, en fidèle écho de cette singulière tactique qui demandait avant tout aux capitaines de ne pas exposer leurs navires, écrivait, à propos de cette nouvelle sortie de d'Orvilliers, qu'on avait « peu d'envie de renouveler des combats navals dont le succès ne laisse souvent que des pertes à regretter et des dommages à réparer »¹. Il n'y eut donc ni pertes ni dommages, mais il n'y eut pas non plus de victoire.

D'Orvilliers avait dû d'abord s'établir vers l'île de Batz. La persistance des vents d'ouest et du sud-ouest lui fit craindre de s'engager dans la Manche et de n'en plus sortir. Cette appréhension peut étonner; elle explique en partie à l'avance l'insuccès de la grande campagne de 1779. Il s'était donc porté vers les Sorlingues. Il avait espéré qu'il célébrerait la fête du roi par un nouveau combat, car on avait aperçu quelques navires marchands, convoyés par deux vaisseaux de guerre; mais le vent d'est s'opposait à ce qu'il s'approchât des côtes anglaises. Ainsi, d'ouest ou d'est, le vent lui était toujours défavorable pour entrer en Manche. Il se transporta vers les caps Ortegat et Finisterre. Il profita du moins de ces allées et venues pour faire évoluer ses capitaines, auxquels il reprochait toujours leur manque d'expérience.

Cette croisière silencieuse dura un mois; on n'avait point rencontré d'escadres ennemies, tout au plus quelques navires isolés, comme une frégate le *Fox*, qui dut se rendre, le 11 septembre, à quarante lieues au large d'Ouessant, à la *Junon*, du vicomte de Beaumont. Le

1. DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 503.

18 septembre, l'armée navale jetait l'ancre dans la rade de Brest; elle ramenait en tout trois prises.

La fin de l'année 1778 fut encore marquée par quelques croisières. Le lieutenant de vaisseau Mengaud de La Hage croisa, d'août à octobre, dans la mer du Nord et autour des îles Britanniques, avec la *Gentille*, l'*Amazone* et le cotre la *Guépe*. La Motte-Picquet, avec le *Saint-Esprit*, le *Conquérant* et le *Solitaire*, tint la mer pendant un mois et fit dix prises; il rentra à Brest le 25 novembre. Le comte de Ligondès, qui commandait le *Triton*, soutint, le 20 octobre, à huit lieues du cap Ortegale, un violent combat contre le *Jupiter* et la *Medea*; il avait forcé l'ennemi à fuir, après quatre heures d'une canonnade très vive. Grièvement blessé lui-même, il disait de ses officiers et de ses équipages que « tout le monde avait fait plus que son devoir »¹.

On n'apercevait plus à présent le pavillon anglais sur ces mers où il se promenait, quelques mois auparavant, en maître et en provocateur. La campagne de 1778 pouvait être regardée comme finie. D'Orvilliers obtint un congé, pendant lequel Guichen le remplaça dans le commandement de l'escadre. A la fin d'octobre, le ministre envoya aux équipages des permissions de cinq à six semaines. D'Orvilliers le lui avait conseillé, pour prévenir une épidémie de scorbut. « Les matelots, disait-il², seraient satisfaits, reviendraient avec allégresse au service, et la plupart, après avoir enrichi l'État d'un sujet. »

1. Lettre du 4 novembre 1778, de la Corogne. A. M., B⁴ 139. — Ligondès mourut à Brest des suites de ses blessures, le 26 janvier 1779.

2. Lettre du 25 septembre 1778.



CHAPITRE VII

LA CAMPAGNE DE D'ESTAING EN AMÉRIQUE

1° DE TOULON A LA DELAWARE

Départ de Toulon de l'escadre de d'Estaing, 13 avril 1778. — Le comte d'Estaing. — La guerre navale offensive. — Difficultés de l'expédition de d'Estaing. — Sentiments des Américains; la *Nymphe* à Boston. — Lenteur de la traversée. — Inégalité de marche des vaisseaux. — Arrivée à la Delaware, 7 juillet. — Les Anglais repliés sur New-York. — Départ de d'Estaing pour Sandy Hook.

Le lundi 13 avril 1778, la population de Toulon vit un admirable spectacle. A la fin d'une belle journée de printemps, vers six heures du soir, à la faveur d'un vent frais qui soufflait de la terre, douze vaisseaux de haut bord et cinq frégates, dans un ordre parfait, sortirent de la rade, le cap au sud-ouest; au bout de quelques heures, ils furent hors de vue. Où allaient-ils? A Brest, disait-on, où l'on faisait à la même époque un grand armement maritime. Les Toulonnais se rappelaient qu'ils avaient vu, il n'y avait pas vingt ans, l'escadre de La Clue quitter leur port pour aller rejoindre à Brest l'escadre de Conflans, et qu'elle avait été en entier dispersée ou détruite dans les eaux de Gibraltar et de Lagos. Aussi, dans leur patriotique inquiétude, ils se demandaient si la fortune, qui avait tant de fois contrarié la jonction des escadres du Levant et du Ponant, se montrerait cette fois plus clémente pour les armées navales du roi de France.

Ils prenaient confiance, en se rappelant le spectacle qu'ils venaient de contempler. L'escadre avait belle apparence. Le *Languedoc*, le *Tonnant*, de quatre-vingts canons, le *César*, le *Zélé*, l'*Hector*, le *Guerrier*, le *Marseillais*, le *Protecteur*, de soixante-quatorze, le *Vaillant*, la *Provence*, le *Fantasque*, de soixante-quatre, le *Sagittaire*, de cinquante¹, étaient des bâtiments de construction récente, que les ingénieurs avaient dotés des derniers perfectionnements nautiques et qui paraissaient propres à de longues croisières.

Les officiers étaient, pour la plupart, d'une génération trop jeune pour avoir eu sa part dans les malheurs maritimes du dernier règne ; du moins, elle puisait dans ces tristes et récents souvenirs les leçons de l'expérience et un ardent désir de la revanche. Beaucoup appartenaient à cette noblesse de Provence, qui fut avec la noblesse de Bretagne, son émule de dévouement et de gloire, la grande pépinière de la marine militaire de l'ancien régime. Broves, Raymondis, Barras de Saint-Laurent, Moriès Castellet, Chabert Cogolin, Desmichels Champorcin, Suffren, d'Albert de Rions portaient des noms connus dans la marine du Levant. Les deux derniers avaient pris part récemment à des croisières qui leur avaient valu l'estime des hommes du métier.

Le moins connu peut-être à Toulon parmi les officiers généraux de l'escadre, c'était le commandant en chef lui-même.

Charles-Henri-Théodat d'Estaing Du Saillans, dit le comte d'Estaing, âgé à cette date de quarante-neuf ans²,

1. Voir l'Appendice V.

2. Né au château de Ravel (Puy-de-Dôme), le 28 novembre 1729 ; mort à Paris, sur l'échafaud, le 28 avril 1794. A. M., dossier d'Estaing. — Pour la généalogie de sa maison, DONIOL, *Histoire de la participation...*, t. III, chap. v.

ne comptait dans la marine que quinze ans de services. Colonel du régiment de Rouergue, dans l'armée de Maurice de Saxe, il avait été blessé au siège de Maastricht, en 1748. Brigadier six ans plus tard, il était passé dans l'Inde avec d'Aché et Lally. Il y avait vaillamment combattu contre les Anglais, auxquels il portait une haine profonde ; sentiment qui devait survivre en lui à ses évolutions politiques. « Quand vous aurez fait tomber ma tête, disait-il aux juges du Tribunal révolutionnaire, envoyez-la aux Anglais, ils vous la paieront cher. » Pris à l'affaire de Madras, puis remis en liberté, il avait imaginé d'organiser une croisière avec deux navires de la Compagnie des Indes, dans les eaux du golfe Persique et du golfe du Bengale. En revenant en Europe, il avait été pris de nouveau et jeté dans les cachots de Plymouth. Passé en France, il avait projeté une grande expédition au Brésil ; elle n'eut point lieu, mais il reçut coup sur coup, à cette occasion, les provisions de lieutenant général des armées de terre et de chef d'escadre (octobre 1762) ¹. L'ancien colonel de Rouergue-infanterie appartenait dès lors à la marine, sans cesser d'ailleurs de faire partie de l'armée de terre.

Cette qualité d' « intrus » valut à d'Estaing bien des inimitiés, dans un corps jalousement fermé. Il la justifiait auprès de Sartine par des exemples, qu'il appartenait peut-être à d'autres que lui-même de rappeler ². « Je n'ai point passé par les premiers grades de la marine. J'ai cela de commun avec quatre des plus grands hommes qui l'ont commandée. Le grand Du Quesne en est un. Le maréchal de Tourville aussi y est entré par le grade qu'il avait dans le service de terre. M. Du Guay-Trouin et Jean Bart n'ont pu y débiter à cause de leur naissance. Si jamais je par-

1. Pour cette partie de la carrière de d'Estaing, voir notre *Marine militaire sous Louis XV*.

2. Mémoire du 27 janvier 1777. A. M., dossier d'Estaing.

venais à les imiter en quelque chose, il me serait glorieux d'avoir eu le même tort qu'eux. »

Son ascension aux plus hauts grades avait été rapide : gouverneur des îles sous le Vent ¹ et lieutenant général des armées navales (27 décembre 1763), inspecteur général et commandant de la marine à Brest et de la ville (18 août 1772). En pleine paix, il avait obtenu la création d'une troisième charge de vice-amiral (6 février 1777). Enfin, bien que le dernier promu et de beaucoup le plus jeune des officiers généraux, il venait de recevoir un commandement très envié, celui de la première grande escadre que le nouveau règne mettait en mer et qui, à n'en pas douter, était appelée à inaugurer la grande guerre. Il est vrai que s'il avait profité auprès de Louis XVI des relations qu'il avait eues avec le dauphin, son père, il avait recueilli auprès du ministre le bénéfice de l'idée qu'il avait proposée, d'envoyer une escadre en Amérique.

Le corps des officiers de marine reprochait à d'Estaing son origine, son ambition, l'art de pousser sa fortune, son avancement extraordinairement rapide, couronné par le

1. Il résida trois ans à Saint-Domingue. — Un « Mémoire de la chambre d'Agriculture de Port-au-Prince, adressé au ministre » (22 août 1766) pour se plaindre de « l'autorité arbitraire » de d'Estaing, renferme un curieux portrait du personnage.

« M. le comte d'Estaing a beaucoup d'esprit et d'activité; moins de jugement; le cœur comme la naissance; les mœurs honnêtes. Il est sujet à de violents accès de colère; aime le faste qu'il croit peut-être nécessaire à la décoration de sa place; affecte la *popularité* et néglige certains honneurs, afin de s'en attirer de plus grands... On le dit d'un secret impénétrable. — Des talents! Il en a de supérieurs, avec une singulière aptitude au cabinet, dont le travail semble être un délassement pour lui; mais le goût de système et de réforme qui le domine empêche l'effet de ces heureuses qualités et les rend même nuisibles. » Le Mémoire lui reproche des « vues fausses, trop vastes,... des coups d'autorité,... partout l'arbitraire substitué à la loi ». A. M., dossier d'Estaing.

plus beau commandement que pût désirer un officier général après une carrière longue et régulière. Il lui reprochait encore de donner sa confiance sinon à des roturiers, à des officiers « bleus », du moins à des « intrus », devenus comme lui-même officiers de marine par accident ; mais il dut bientôt reconnaître que le vice-amiral ne plaçait pas toujours mal sa confiance.

D'Estaing avait donné le commandement du *Guerrier* à un officier qui avait été d'abord avocat, puis secrétaire d'ambassade, puis capitaine de dragons au Canada, aide de camp de Montcalm et brigadier ; ce capitaine de vaisseau à la carrière peu classique avait, le premier des marins français, parcouru le tour du monde : il s'appelait Bougainville ¹. D'Estaing avait amené de Brest un géomètre et un inventeur d'instruments nautiques, à qui il avait confié les fonctions délicates de major et intendant de l'armée navale ; cet homme de science allait faire preuve, au cours d'une campagne de vingt mois, des qualités complexes et multiples qui font le chef d'état-major accompli : il s'appelait le chevalier de Borda.

Parce que d'Estaing n'avait pas les traditions de la marine, parce qu'il lui arrivait d'emprunter, dans ses relations avec ses subordonnés, les allures d'un ancien commandant de troupes d'infanterie, on tournait à mal la plupart de ses actes ; on lui reprochait de prétendre tout décider par lui-même et plier toutes les volontés sous la sienne. Un chef qui sait se faire aimer peut tout demander à ses collaborateurs. Pour d'Estaing, bien loin d'être aimé, il était détesté à l'avance — le mot n'est pas trop fort ² — de la plupart des officiers. Il avait fait embarquer

1. Mercy écrivait à Marie-Thérèse, à propos du voyage de Joseph II à Brest, que Bougainville n'était « point aimé dans son corps ». Lettre du 15 août 1777. ARNETH et GEFFROY.

2. « Détesté comme il l'était par ceux qui servaient sous ses

à bord de l'escadre de Toulon environ mille hommes de troupes d'infanterie, des régiments de Hainaut et de Foix, qu'il comptait employer à différents coups de main. On vit aussitôt dans ces officiers et ces soldats de l'armée de terre comme autant de gardes-chiourme destinés à contenir les équipages dans une « discipline rigide » ¹. Qu'on juge par là des préventions qui régnaient contre le vice-amiral et dont les traces se retrouvaient sous mille formes dans les lettres des officiers de marine. Le commandant de l'escadre de Toulon eut du moins le mérite de ne pas se laisser arrêter par les mauvaises humeurs et les mauvaises volontés ; il était bien résolu à exécuter, coûte que coûte, les ordres qui lui étaient donnés.

D'Estaing aimait beaucoup à écrire et il l'a souvent fait avec talent. Journaux de voyages, appréciations sur ses officiers, mémoires sur divers sujets de l'organisation maritime : ses papiers de toute nature, brouillons à l'écriture menue et surchargée de ratures, mises au net, expéditions, forment la collection la plus étendue des papiers d'officiers généraux que possèdent les archives de la Marine ². Mais l'homme de cabinet était aussi un homme d'action, d'allures énergiques, de décision rapide.

Appelé le 8 février 1778 au commandement de l'escadre qu'on armait à Toulon, il avait pris à Paris, d'accord avec le ministre, toutes les dispositions nécessaires ³. Le 27 mars, il était arrivé à Toulon. Le 13 avril, il avait pris la mer avec toute son escadre. « La promptitude, disait d'Estaing, qui aimait à frapper des sentences, est la pre-

ordres. » *Journal de mon voyage en Amérique* (anonyme). A. M., B¹ 182.

1. DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 184.

2. Les papiers de d'Estaing, saisis au château de Ravel après sa mort, formaient plus de vingt-cinq cartons.

3. Divers documents sur la préparation de l'escadre, la nomination des commandants, etc. : A. M., B¹ 86.

mière des armes ; étonner, c'est presque avoir vaincu. » Plus tard, on lui fit un grief de la rapidité même de son départ. Il est certain que tout n'était pas entièrement prêt quand il partit ; l'arsenal de Toulon, qu'il qualifiait lui-même de « cruellement avare », n'avait pu lui fournir tout ce qu'il aurait désiré. Mais il voulait partir sans délai : il partit.

Le 17 juillet au matin, à son lever, Louis XVI informait lui-même le comte d'Aranda, ambassadeur d'Espagne, de cette heureuse nouvelle : l'escadre de Toulon avait pris la mer. La cour de Versailles était alors toute à la joie ; quelques jours plus tôt, une autre grande nouvelle, depuis longtemps attendue, avait été annoncée officiellement : la reine Marie-Antoinette attendait la naissance de son premier enfant.

Ce n'était pas dans la direction de Brest que cinglait l'escadre de d'Estaing ; elle n'avait pas quitté les côtes de Provence pour retrouver la France sur les côtes de Bretagne. Il ne s'agissait pas pour elle de cette circumnavigation des côtes d'Espagne, familière depuis Louis XIV aux escadres du Ponant et du Levant. Elle était partie pour traverser tout l'Atlantique et aborder aux États-Unis. Si la France n'avait pas encore, à cette date, rompu officiellement avec l'Angleterre, elle avait contracté alliance avec le nouvel État qui venait de naître à Philadelphie. C'était à la jeune république du Nouveau Monde que d'Estaing avait le grand honneur de conduire la flotte de la plus vieille monarchie de l'Europe.

Considérée simplement au point de vue de l'histoire maritime, la décision qui venait d'être prise par le gouvernement français constituait une date capitale de notre stratégie navale. Jusqu'alors, même avec des hommes de mer de la trempe d'un Du Quesne ou d'un Tourville, la

marine française avait toujours été un peu esclave des côtes ; ses champs de manœuvre classiques avaient été la Méditerranée, le golfe de Gascogne, la Manche. Des flottes étaient bien parties, au cours du règne de Louis XV, de Toulon même, à destination des Antilles et des Indes, comme d'autres étaient parties de Rochefort ou de Brest à destination du Canada ; mais elles avaient au moins autant le caractère de convois de commerce que le caractère d'escadres de guerre ; loin de venir pour attaquer, elles venaient pour escorter ou pour défendre.

A présent, c'était l'offensive la plus audacieuse, la grande guerre maritime, avec une entière liberté de mouvements, que l'on venait de décider à Versailles ; d'Estaing était chargé de l'exécuter, avec des moyens d'action autrement puissants que ceux dont avait disposé Du Guay-Trouin, lors de sa glorieuse expédition de Rio de Janeiro. Dans un rapport présenté au roi peu de temps après le départ de l'escadre et dont Fleurieu était l'inspirateur ¹, Sartine établissait entre les deux manières de faire la guerre un parallèle qui ne manquait ni de force ni de vérité. « La guerre défensive n'est pas celle des Français ; elle humilie la nation ; elle glace le courage, détruit l'énergie ; elle est incompatible avec l'impatience et l'ardeur du militaire français. Une guerre offensive, commencée avec vigueur, conduite avec vivacité, soutenue par des opérations bien combinées et par de grands coups portés à la fois, peut ramener la paix en peu de temps. » Un esprit nouveau, le véritable esprit de la guerre, animait alors le ministère français.

Dans l'offensive que d'Estaing inaugurait, il y avait une grande part d'inconnu. Les dangers d'une longue tra-

1. Rapport de mai 1778. CHASSÉRIAU, *Notice sur Fleurieu*, 1856 ; p. 26.

versée, la difficulté de tenir bien ensemble pendant toute la campagne les diverses unités de l'escadre, n'étaient rien à côté de l'ignorance des conditions dans lesquelles on allait combattre. A une aussi grande distance de la France, sans relations possibles, si ce n'est à de très longs intervalles, avec ses arsenaux, l'escadre de d'Estaing n'avait de ressources à attendre que d'elle-même et du pays où elle devait aborder. Ce pays était pour elle comme une terre inconnue ; sur les côtes, sur les conditions d'accès et de mouillage, elle ne savait à peu près rien, car jamais un navire français ne s'était montré dans ces parages uniquement réservés aux Anglais. Elle attendait des pilotes du pays, qui seuls pouvaient, en effet, la lui fournir, la connaissance de ces conditions nautiques. Disons tout de suite qu'à cet égard elle devait éprouver plus d'un mécompte. Les chefs d'escadre et les capitaines, d'Estaing, Grasse, Suffren, sont unanimes sur ce point, l'ignorance ou l'insuffisance des pilotes américains. Cela était grave et explique à l'avance plusieurs échecs de ces campagnes d'outre-mer.

Pour les ressources matérielles des pays d'Amérique, il y eut aussi plus d'une déception. Là-bas, rien ne rappelait la France avec son organisation savante, ses arsenaux bien outillés où une escadre était toujours sûre de se ravitailler. Un officier français, qui était au service des États-Unis depuis trois ans et qui avait parcouru le pays depuis la Géorgie jusqu'à Boston, disait qu'il fallait beaucoup rabattre des exagérations des intéressés ou des écrivains mal informés. Ce n'était qu'un « pays de féerie... Ces gens-ci (les Américains) parlent de leur pays comme les Juifs écrivaient l'histoire du leur, et il ne faut pas plus croire aux richesses prétendues de l'Amérique et à ses trois millions d'habitants qu'au trésor de Salomon ou aux six cent mille combattants sortis

d'Égypte ¹. » En fait, les escadres françaises ne purent se procurer, pour ainsi dire, ni cordages ni rechanges pendant la durée de leur séjour aux États-Unis.

Du moins, ce qui ne manqua à peu près jamais, ce fut la cordialité de la réception à l'égard des marins et des soldats de la France. Le premier officier de la marine royale qui, à titre officiel, aborda à un port américain, le chevalier de Sainneville, lieutenant de vaisseau commandant la frégate la *Nymphe*, a laissé une intéressante relation de son séjour à Boston, du 5 au 19 mai 1778; c'était à l'époque même où l'escadre de d'Estaing traversait les mers ². Parti au mois de février 1778, avec une mission de surveillance au banc de Terre-Neuve, il avait abordé à la capitale du Massachusetts.

« Je fus conduit en arrivant au bureau de la guerre, dont le président m'invita à dîner. Nous dinâmes au café. Un enthousiaste, après avoir bu, me sauta au col dans le ravissement de me voir parmi eux, me félicita d'être le premier vaisseau du roi de France que l'on eût vu dans Boston et m'obligea de convenir avec lui que la situation où je me trouvais faisait époque dans la vie d'un homme. » Quand la *Nymphe* mouilla dans la rade, les habitants « de tout rang et de tout âge s'empressaient autour de moi, venaient me toucher la main, m'écouter, m'accompagner, et ne me quittaient que pour jeter des regards satisfaits sur le pavillon du roi qui flottait pour la première fois au centre des villes américaines. Ce spectacle fut vraiment un des plus intéressants dont j'aie jamais joui. »

Le commandant de la *Nymphe* ne manquait pas de l'habilité que réclamait sa situation d'agent quasi officiel.

1. M. de Galvan à Sartine. West-Point, 8 septembre 1779. A. M. — Sur l'auteur de cette lettre, voir TH. BALCH, *The French in America*, t. II (Philadelphie, 1895), p. 132.

2. A. M., B⁴ 141.

Reçu par le conseil du pays, il se vit l'objet de nombreuses questions; que pensait-il, en particulier, des intentions de la France à propos de ses armements maritimes? « Je répondis à cette dernière question d'une manière précise en apparence, mais qui, au fond, ne disait rien. Mes réponses exigeaient d'autant plus de circonspection que la gazette du pays annonçait que la France venait de reconnaître l'indépendance de l'Amérique, dont je n'étais nullement informé. Il était aussi dangereux de paraître en douter qu'imprudent d'en convenir. »

Il faut croire que les réponses de Sainneville satisfirent ses auditeurs : le surlendemain, la « souveraineté » de Boston l'invita, avec tous ses officiers, à un grand dîner. On resta quatre heures à table; à la fin, le président porta neuf santés, dans un ordre qui aurait pu éveiller les susceptibilités du protocole. Il fit dire à Sainneville « que, s'il avait fait quelques fautes contre ce qui était dû à la France et à lui-même, il le priait de ne l'attribuer qu'à l'ignorance où un pauvre paysan, tel que lui, devait être des usages reçus en pareille cérémonie. » D'Estaing devait assister à d'autres réceptions encore plus enthousiastes.

Quand on avait décidé à Versailles d'envoyer l'escadre de Toulon au delà de l'Atlantique, la situation militaire aux États-Unis était la suivante. Le général anglais Clinton s'était emparé de Philadelphie, qui avait été le berceau de la république; l'escadre de Richard Howe, forte de neuf vaisseaux, croisait à l'embouchure de la baie Delaware, qui forme la rade de Philadelphie. D'Estaing, survenant à l'improviste, devait disperser l'escadre de Howe; du coup, Clinton était enveloppé dans Philadelphie et obligé de mettre bas les armes. Un nouveau Saratoga, plus grandiose que le premier, consacrait d'une manière définitive la liberté américaine. Cela était possible, à une condition : que d'Estaing apparût en Amérique avec la rapidité de

l'éclair et qu'il dispersât l'escadre de Howe avant que celui-ci ait eu le temps de reconnaître la main qui lançait la foudre. Les choses ne se passèrent pas ainsi.

Partie de Toulon avec un bon vent, l'escadre française avait été presque tout de suite arrêtée par les calmes. Il lui fallut plus d'un mois, exactement trente-trois jours, pour aller de Toulon à Gibraltar. Il n'y a qu'à rappeler ces cinq semaines énervantes, perdues à parcourir une distance que des croiseurs franchiraient aujourd'hui en deux jours et demi environ, pour comprendre la révolution introduite dans la navigation par l'emploi de la vapeur.

« J'ai l'honneur de vous rendre compte, écrit d'Estaing au ministre ¹, qu'après trente-trois jours d'une navigation aussi lente que pénible, l'escadre de Sa Majesté a passé le détroit avant-hier 16 mai. Nous avons embouqué le détroit sur les six heures et demie du soir. » Rien d'anormal, sauf la rencontre d'une frégate anglaise ; elle mit en panne, devant l'entrée de la rade de Gibraltar, « d'où elle nous a tranquillement et commodément vus défilér sur trois colonnes. » Le chef d'escadre Broves avait signalé, à bord du *César*, qu'il apercevait dans la rade six navires de guerre sous voiles ou en train d'appareiller. « Je me suis contenté de faire diminuer de voiles, sans juger convenable de perdre quelques instants à me mettre en ligne. »

La joie d'avoir franchi avec tous ses navires ce goulet dangereux, la joie surtout de se sentir dans l'Atlantique, avec un bon vent qui se décidait enfin à gonfler les voiles, inspire à l'amiral cette dépêche (19 mai 1778) :

1. D'Estaing a tenu deux journaux de sa campagne : l'un, purement nautique, qui s'arrête au 30 juillet 1778, l'autre, vrai journal de voyage, qui va du 3 mai 1778 au 22 mai 1779. A. M., B¹ 141, 148. — De nombreuses lettres, qui furent transmises au ministre par des frégates détachées, donnent en outre des renseignements sur sa traversée.

« Les détails d'humanité ne vous paraissent point être, monseigneur, au-dessous de vous. Les matelots ont des familles auxquelles ils sont chers et qu'ils aiment. Leur imagination est satisfaite en leur écrivant, mais ils disent tous que leurs lettres n'arrivent jamais. J'ai ordonné, suivant la loi écrite, qu'elles fussent toutes renfermées sous votre enveloppe. Soyez assez bon pour ordonner bien positivement qu'on ne dédaigne point dans les bureaux de les faire exactement parvenir à leur adresse. Si elles arrivaient contresignées, cela ferait un effet prodigieux ¹. Il n'y a point de femme de quartier-maître qui ne crût son mari en relations intimes avec vous. Toutes les filles du village, attendu cet honneur et la liberté que laisse un époux qui s'absente, voudraient sans contredit un matelot pour mari, et les classes en augmenteraient. Pardonnez-moi mon extravagance ; mais le vent est bon, et ce vin-là porte à la tête. »

Le 20 mai, quand l'escadre était à quarante lieues à l'ouest du cap Saint-Vincent, le but de l'expédition fut officiellement révélé ; les capitaines reçurent l'ordre d'ouvrir leurs plis cachetés : ils surent alors qu'ils allaient en Amérique. A bord du vaisseau amiral, le *Languedoc*, les choses se passèrent avec un appareil propre à frapper les imaginations des équipages. A onze heures du matin, l'aumônier célébra solennellement la messe ; d'Estaing et son état-major y assistaient, en grand uniforme. Un passager qui avait été embarqué à Toulon d'une façon mystérieuse, sous le nom de M. de Munster, et avec qui l'amiral était souvent en conférences secrètes, fut présenté sous son vrai nom : c'était Gérard de Rayneval, ministre plénipotentiaire de Sa Majesté Très Chrétienne auprès du Con-

1. Sartine s'entendit, en effet, avec le baron d'Oigny, intendant général des postes, pour les faire parvenir en franchise. A. M., B¹ 87. 26 juin 1778.

grès et consul général de France en Amérique. Tout le *Languedoc* était pavoisé; le pavillon de commandement et le grand pavillon de poupe flottaient au vent. Après la messe, d'Estaing fit lire une déclaration devant tout l'équipage : ordre de courre sus aux vaisseaux anglais, chacun étant assuré d'une part dans les prises en rapport avec son grade. « L'équipage y a répondu par des acclamations de joie réitérées, à différentes fois, avec des cris de : Vive le roi ! »

La traversée de la Méditerranée avait demandé trente-trois jours; il en fallut encore cinquante-deux pour aller de Gibraltar à la Delaware, soit, en tout, trois mois moins cinq jours. On ne manqua pas de reprocher à d'Estaing la lenteur excessive de cette traversée ¹, qui épuisa les équipages avant d'avoir aperçu l'ennemi et qui les fit arriver au but quand l'ennemi s'était dérobé. L'amiral, qui souffrit plus que personne de cette perte de temps excessive, savait bien qu'il fallait tout sacrifier à la célérité; mais sans parler des calmes, contre lesquels il ne pouvait rien, comment marcher, d'une marche régulière, avec des bâtiments dont certains se comportaient avec une lenteur désespérante ?

D'Estaing a dressé un tableau de classement de ses vaisseaux sous le rapport de la marche. Son propre vaisseau, le *Languedoc*, et le *César* avaient une marche supérieure. En second lieu venait le *Tonnant*. L'*Hector* et le *Zélé* formaient une troisième catégorie. Le *Protecteur*, le *Fantasque*, le *Sagittaire*, étaient au quatrième rang. Le *Fantasque*, en particulier, fut ralenti pendant quelque temps par une voie d'eau, due à un bordage qui avait été

1. Il aurait perdu par sa faute seize jours et demi de Toulon à la Delaware, d'après des *Remarques sur... la campagne de M. le comte d'Estaing*, écrit anonyme, de caractère très sévère. A. M., B⁴ 142.

mal réparé à Toulon ; Suffren, son commandant, n'en était point inquiet et il put conjurer tout accident. Le *Marseillais*, la *Provence*, tous deux médiocres marcheurs, formaient une cinquième catégorie. Enfin, il y avait encore le *Vaillant* et le *Guerrier*. « M. de Bougainville, dit d'Estaing du commandant du *Guerrier*, est au désespoir. » Quant aux frégates, qui auraient dû voler sur les flots, elles « sont obligées, dit encore l'amiral, de porter leurs perroquets lorsque le *Languedoc* et le *César* n'ont que leurs huniers, les ris pris... Ce qui pourra, monseigneur, vous donner une idée de la lenteur à laquelle nous sommes condamnés par le *Guerrier* et le *Vaillant*, c'est que tous les bâtiments marchands qui se sont ralliés à nous ne se sont séparés de l'escadre que lorsqu'ils l'ont voulu. Ces deux vaisseaux souffrent et font courir des risques à leur mâture, en restant toujours couverts de toile, tandis que nous roulons et que la mer nous mange, parce qu'il faut sans cesse tout charger pour les attendre. »

Quel officier général consentirait aujourd'hui à prendre la mer dans de pareilles conditions : six catégories de vitesse sur douze unités navales, et des frégates qu'on traîne pour ainsi dire à la remorque ? La guerre a pour élément essentiel du succès la vitesse ; Suffren, Nelson en ont fourni coup sur coup de merveilleux exemples ; pour Napoléon, il est inutile de rappeler quels miracles il dut à sa rapidité, qui tint parfois du prodige. De pareils résultats supposent l'homogénéité des instruments employés. De tout temps, les escadres ont été composées d'unités de diverse nature : les unes, destinées aux coups de surprise, qui ont besoin par-dessus tout d'agilité ; les autres, dangereuses surtout par leur masse, à qui les évolutions plus lentes peuvent suffire ; mais quand ces unités se trouvent réunies, il faut qu'elles puissent marcher ensemble, de la même vitesse. Sinon, loin de s'aider, elles se nuiront

entre elles, et l'amiral qui aura à conduire ces instruments disparates se verra réduit à l'impuissance. Ce fut le sort de d'Estaing et l'explication de ces trois mois de traversée.

Le seul incident de ces longues semaines de navigation fut la rencontre de deux navires de commerce anglais; ils furent pris, pour les empêcher de porter en Amérique la nouvelle de l'arrivée de l'escadre. En effet, le 7 juillet, quand les douze vaisseaux mouillèrent dans la baie Delaware, rien encore n'avait annoncé leur présence avant ce moment même. Le mouillage se fit avec un plein succès, quoiqu'on n'eût pas de pilotes, et « sans avoir tiré d'autres secours, dit d'Estaing, des officiers américains que nous avons depuis Toulon que des inquiétudes mal fondées ». Mais les Anglais étaient partis, et il était devenu impossible de frapper ce premier coup, qui aurait pu être le dernier. Quinze jours environ de retard avaient empêché d'Estaing d'exécuter son plan.

Le 22 juin précédent, Clinton, dont la position à Philadelphie risquait de devenir critique, avait évacué cette ville en bon ordre et s'était replié vers le nord dans la direction de New-York. Si l'on n'avait pas, en effet, aperçu encore l'escadre de d'Estaing, on savait qu'elle était partie et que sa direction inconnue pouvait être la Delaware. Le chemin le plus court pour atteindre New-York était la traversée de la rade de cette ville. Clinton avait donc demandé à Howe de quitter sa croisière de la Delaware et de venir s'établir, avec ses transports et ses vaisseaux, dans les eaux de Sandy Hook. Les deux mouvements parallèles s'étaient effectués par terre et par mer; Clinton et Howe s'étaient rejoints à Sandy Hook; de cet endroit à New-York l'armée anglaise avait passé sur l'escadre. Clinton était sauvé.

Toutes ces opérations venaient de se terminer depuis

quelques jours ; aussi, lors de l'arrivée de d'Estaing à la Delaware, le nid était vide. L'avant-veille (5 juillet), la frégate l'*Engageante*, du chevalier de Gras Préville, envoyée en avant pour faire des sondages, avait donné la chasse, en vue de la côte d'Amérique, à la frégate anglaise la *Rose*, et l'avait prise, après un combat de cinq heures ¹. Au moment même de l'atterrissage, l'escadre ne put découvrir qu'une frégate, la *Mermaid* ; chassée par le *Fantasque* et le *Sagittaire*, elle dut s'échouer sur le cap Henlopen, à l'entrée sud de la baie (8 juillet).

Que faire désormais ? Tout dépendait de la décision que d'Estaing allait prendre. Ses instructions étaient assez peu précises ² ; ce qui se comprend à cause de la distance, du temps qui devait s'écouler, et surtout de la connaissance imparfaite que l'on avait à Versailles du théâtre de la guerre américaine. Elles lui disaient de faire ce qu'il croirait « le plus convenable » ; il avait une latitude complète d'attaquer les ennemis « là où il pourrait leur nuire davantage et où il le jugerait le plus utile aux intérêts de Sa Majesté ou à la gloire de ses armes ». Si la supériorité des Anglais sur mer ne lui permettait pas de rien tenter, il devait se retirer à Boston pour y prendre des vivres, passer de là aux Antilles, où on l'approvisionnerait et où on lui indiquerait les opérations à exécuter contre les îles anglaises. Toutefois, il lui était instamment recommandé de ne pas quitter les eaux des États-Unis avant d'avoir fait « une action avantageuse aux Américains, glorieuse pour les armes du roi, propre à manifester immédiatement la protection que Sa Majesté accorde à ses alliés ».

Pour répondre à l'esprit de ses instructions, d'Estaing

1. La *Rose* était en si mauvais état que Gras Préville eut ordre de la couler.

2. En voir le résumé dans DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 191-192.

se décida à aller tenter tout de suite devant Sandy Hook ce qu'il n'avait pu faire devant la Delaware ; mais les conditions devaient être toutes différentes, maintenant que l'ennemi était prévenu et sur ses gardes.

Le 8 juillet, la *Chimère*, frégate commandée par Saint-Cézaire, fut détachée de l'escadre, pour conduire à Philadelphie Gérard de Rayneval et établir, par son intermédiaire, des relations entre le Congrès et l'armée navale du roi de France. Puis d'Estaing reprit la mer à destination de Sandy Hook. Il arriva à la hauteur de cette pointe environ quarante-huit heures plus tard ; il allait y rester onze jours, du 11 au 22 juillet. C'est la première étape de l'escadre française aux États-Unis ; la seconde s'appelle Newport ; la troisième, Boston.



CHAPITRE VIII

LA CAMPAGNE DE D'ESTAING EN AMÉRIQUE 2^o SUR LES CÔTES DES ÉTATS-UNIS

D'Estaing devant Sandy Hook, 11-22 juillet (1778). — Les pilotes américains. — Défait d'accès de la baie de New-York. — D'Estaing devant Newport, 29 juillet-22 août. — Apparition de l'escadre de Howe. — D'Estaing à sa poursuite. — Retour à Newport. — Départ pour Boston. — D'Estaing à Boston, 28 août-3 novembre. — Rapports avec les habitants de Boston. — Projet de Suffren d'une campagne à Terre-Neuve. — Départ de l'escadre pour les Antilles.

L'escadre de Howe, qui était au mouillage devant New-York, venait d'y transporter heureusement les troupes de Clinton. Elle était sensiblement moins nombreuse que l'escadre française, neuf vaisseaux contre douze, dont six de soixante-quatre canons et trois de cinquante ; mais elle disposait de plusieurs avantages : plus d'homogénéité, des équipages en meilleur état, et surtout le bénéfice d'une position défensive dans un mouillage que son chef connaissait à merveille.

Les Français, on l'a déjà dit, ne savaient à peu près rien de la navigation des côtes américaines. D'Estaing craignit de s'engager dans les passes de la baie de New-York avec ses vaisseaux, dont quelques-uns, comme le *Languedoc* et le *César*, avaient un grand tirant d'eau. En attendant d'être fixé à ce sujet, il alla jeter l'ancre à la hauteur de la rivière de Shrewsbury, entre la pointe de Sandy Hook, au

nord, et, au sud, la plage de bains de mer, très fréquentée aujourd'hui, de Long Branch. De là, il surveillait l'entrée de la rade de New-York. Howe était enfermé dans la sou-riçière ; il s'agissait maintenant d'aller l'y saisir.

Les heures s'écoulaient au mouillage de Shrewsbury sans donner de résultats. D'Estaing avait envoyé à terre, auprès de Washington, un officier de confiance, M. de Choin, major d'infanterie, pour faire approvisionner d'eau l'escadre et pour faire envoyer des pilotes bien au courant des passes de New-York. Il attendait une réponse, quand il reçut cette lettre d'un correspondant qui lui écrivait pour la première fois ¹ :

« Au camp, près de Paramus, ce 14 juillet 1778.

« C'est avec un bien vif plaisir, monsieur le comte, que j'apprends l'arrivée d'une flotte française sur les côtes d'Amérique. Je n'en ai pas moins à savoir que vous la commandez, et ce dernier m'en fournit un bien plus grand encore, celui d'apprendre la nouvelle d'une victoire plus intéressante, je crois, dans cette conjoncture que jamais victoire n'a pu l'être. J'aime à penser que vous porterez les premiers coups sur une insolente nation, parce que je sais que vous appréciez le plaisir de l'humilier et que vous la connaissez assez pour la haïr. J'ai l'honneur de vous appartenir par ce sentiment, aussi bien que par les liens du sang et notre titre commun d'Auvergnat, et il n'y a pas de motifs dans le monde qui ne se réunissent pour me faire désirer vos succès avec une ardeur impossible à exprimer. Ils sont bien importants dans ce moment pour plus d'une raison, et j'espère, monsieur le comte, voir bientôt justifier de nouveau les sentiments dont j'ai vu à Londres que messieurs les Anglais vous honorent. Puis-siez-vous les battre, les couler à fond, les mettre aussi bas

qu'ils ont été insolents ! Puissiez-vous commencer le grand œuvre de leur destruction, qui mettra leur nation sous les pieds de la nôtre ! Puissiez-vous leur prouver à leurs dépens ce que peut faire un Français et un Français auvergnat ! Puissiez-vous leur faire autant de mal qu'ils nous en souhaitent ! »

L'auteur de cette lettre vibrante était le jeune marquis de La Fayette, qui était arrivé en Amérique depuis treize mois environ et que sa conduite avait rendu l'ami intime de Washington.

D'Estaing reçut aussi une lettre très chaleureuse du général en chef. « L'arrivée sur notre côte d'une flotte appartenant à Sa Majesté Très Chrétienne est un événement qui me rend extrêmement heureux. » Washington le félicitait à l'avance de la victoire que tout le monde attendait, comme il se félicitait lui-même de l'affection qui allait l'unir au vice-amiral.

Le moment semblait arrivé de porter aux Anglais le coup mortel. Washington songeait à cette heure même à franchir l'Hudson en amont de New-York, à Kingsferry ; se réunissant sur la rive gauche à son lieutenant Gates, qui y était déjà avec sept à huit mille hommes, il allait envelopper Clinton par derrière, tandis que d'Estaing attaquerait de face l'escadre de Howe.

Le plan était bien combiné. Pour l'exécuter, l'escadre française avait besoin, sans parler des rafraîchissements qui lui étaient toujours nécessaires et qui n'arrivaient point, de franchir les passes de la rade de New-York. Entre Sandy Hook et Long Island s'étendent quatre bancs de sable, percés de canaux, qui permettent de déboucher dans la baie Inférieure (*Lower bay*), mais dont un seul est accessible aux navires de haut bord. Le 18 juillet seulement, de Choin annonça à d'Estaing l'arrivée des pilotes. On avait mis la main sur un colonel de milice, « que l'on

dit être très entendu dans la connaissance de la rivière ». Cet homme, qui se savait nécessaire et qui n'avait pas sans doute un attachement bien ardent à la cause de l'indépendance, prenait son temps ; il ne voulait pas aller autrement qu'en cabriolet. Le pilote le plus expérimenté, celui qui, dans la guerre précédente, avait piloté tous les navires anglais, avait commencé par refuser de se rendre à bord des vaisseaux français : il avait la fièvre ; il fallut les supplications de La Fayette et des généraux américains pour guérir son accès. On put encore trouver quelques capitaines marchands. De Choin n'avait qu'une médiocre confiance dans un personnel qui marchait avec aussi peu d'entrain ; il donnait à d'Estaing le conseil de les faire répondre de leurs manœuvres sur leur tête.

L'amiral était fort impatient d'agir ; il venait d'apprendre d'une manière certaine, au mouillage de Shrewsbury, l'arrivée très prochaine de l'escadre anglaise de Byron, partie d'Angleterre vers le milieu de mai. Pour toutes raisons, il fallait agir sans retard. Or les pilotes déclarèrent, à l'unanimité, que ce qu'on leur demandait était impossible ; des vaisseaux de soixante-quatorze n'entraient pas à New-York avec leurs canons. D'Estaing en avait six dans ce cas, deux d'une artillerie plus puissante, quatre seulement d'une artillerie inférieure. L'amiral insiste ; les pilotes répondent qu'il n'y a dans la passe que vingt-trois pieds anglais d'eau, soit vingt et un pieds et demi de France, alors que les vaisseaux français tirent de vingt-trois à vingt-cinq pieds. D'Estaing fait vérifier ces dires par des sondages : les pilotes les exécutent sous le contrôle d'un officier du *Languedoc*, M. de Ribières ; la vérification donna sur la barre vingt-deux pieds d'eau. D'Estaing essaie d'un dernier argument : il offre cent cinquante mille francs au pilote qui le fera passer ; aucun d'eux ne veut accepter.

Le 20 juillet, un conseil de guerre, composé des chefs d'escadre et commandants, fut tenu à bord du *Languedoc*. L'amiral mit ses collaborateurs au courant de ce qui s'était passé et constata, une fois de plus, le refus catégorique des pilotes. Il était donc impossible de rien tenter au mouillage de Sandy Hook. Washington avait exprimé le désir que si l'opération de New-York ne pouvait pas être exécutée, l'escadre française se portât sur Rhode Island, où la délivrance de Newport paraissait une opération plus aisée. L'amiral communiqua à ses officiers les renseignements topographiques et militaires qu'il avait sur la position de Newport ; il les informa qu'on allait mettre à la voile au plus tôt dans cette direction. En effet, le surlendemain 22 juillet, l'escadre française appareillait de la côte de Sandy Hook.

Devant la Delaware, d'Estaing n'avait pas aperçu les Anglais. Devant Sandy Hook, il les avait aperçus et il ne les avait pas attaqués.

Tout en rendant justice au bon vouloir de d'Estaing, à son désir très sincère de franchir les passes de New-York, on ne peut s'empêcher de dire que sa décision fut infiniment regrettable. New-York était à ce moment la capitale militaire de l'Angleterre aux États-Unis ; y détruire l'escadre de Howe et l'armée de Clinton, c'était tout terminer d'un coup, car c'était là que se trouvait toute la force organisée de l'ennemi. Le but était la conquête de la mer ; le moyen, la ruine des escadres anglaises ; en dehors de cela, il n'y avait que des opérations secondaires et probablement très longues.

D'Estaing, qui le sentait, prit soin de mettre sous les yeux de Laurens, président du Congrès, comme plus tard sous les yeux du ministre, les raisons impérieuses qui lui imposèrent sa détermination. « Tant que nous avons conservé quelque espoir de pénétrer jusqu'à la flotte ennemie,

les officiers généraux et les capitaines de l'escadre du roi ont fermé les yeux sur les dangers d'un mouillage où nos câbles se coupaient, où les Anglais ne séjournent jamais, où les coups de vent jettent indubitablement à la côte ¹ et où ils ont changé, il y a peu de temps, l'isthme de Hook en une île. Officiers et équipages, tout était soutenu, malgré la disette et les fatigues du service, par le désir de délivrer l'Amérique des pavillons anglais que nous voyions battre de l'autre côté d'une simple barrière de sable, sur une si grande foule de vaisseaux. L'assemblée des pilotes... n'a plus laissé d'illusion ². »

Tout cela est vrai ; il est vrai encore que passer par le Sound, derrière Long Island, comme un officier de l'escadre de d'Estaing lui reprocha plus tard de ne pas l'avoir fait ³, était une opération impraticable, car il n'y avait de l'eau dans le Sound que pour des vaisseaux de quarante canons. Cependant on peut se demander si un marin d'audace n'aurait pas risqué quelques-uns de ses bâtiments sur la barre réputée infranchissable. Admettons que d'Estaing eût perdu des vaisseaux sur la barre ; il pouvait arriver ainsi à « mettre en bouteille » l'escadre ennemie ; n'ayant pu la détruire par un coup direct, il la condamnait à mourir de paralysie. Mais, parmi ses vaisseaux, il y en avait quatre au moins qui devaient passer, ceux qui n'étaient que de soixante-quatre et de cinquante canons, du même échantillon que les vaisseaux de Howe qui étaient ancrés dans la baie. L'un de ces quatre vaisseaux, le *Fantasque*, avait pour commandant Suffren. Qui sait

1. Cette partie de la côte du New-Jersey possède aujourd'hui de nombreuses stations de bateaux de sauvetage, à cause des échouages fréquents.

2. Lettre à Laurens (A. M., B⁴ 146), reproduite par DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 384 et suiv.

3. Voir DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 330, note 3.

s'il n'aurait pas été donné au futur vainqueur de Praia d'inaugurer dans la baie Inférieure son offensive irrésistible ? Rien ne se fit, ni blocus, ni obstruction des passes, ni pénétration dans la baie. D'Estaing venait de perdre onze jours sans résultat, et son départ allait rendre à l'ennemi la liberté de la mer.

De Sandy Hook à Rhode Island, les Français mirent sept jours. « Sept jours inquiétants, dit d'Estaing ; tout le devient, lorsque l'eau manque à un certain point ; » le nombre des scorbutiques augmentait rapidement. Le 29 juillet, l'escadre croisait en vue de Newport. A l'intérieur de cette place, dont quelques frégates protégeaient les abords, il y avait environ six mille hommes. Ici encore le concours des pilotes était nécessaire ; on ne pouvait accéder à Rhode Island que par des passes sinueuses et difficiles.

L'île de Rhode, qui a vingt-cinq kilomètres du nord au sud et huit de large, est une des îles de la baie très sinueuse des Narragansets ; à son extrémité méridionale, elle renferme la ville de Newport, qui est aujourd'hui la reine des villes américaines de bains de mer. De trois côtés, elle est entourée de bras de mer très étroits. Le chenal de l'Est, appelé aussi la rivière Sakonnet, la sépare de la terre ; à l'ouest, elle fait face aux îles de Conanicut et de Prudence, qui sont elles-mêmes séparées de la côte par la baie des Narragansets proprement dite. L'ensemble forme une position militaire de premier ordre ; pour Rodney, c'est « la meilleure et la plus belle des rades d'Amérique, » d'où l'on peut, en quarante-huit heures, bloquer Boston, New-York et Philadelphie.

D'Estaing avait trois passages à garder ; car il s'agissait d'empêcher l'ennemi de se soustraire par la fuite du côté de la mer à l'attaque que le major général américain Sul-

livan, venu de l'intérieur, devait faire en débarquant dans la partie nord de Rhode Island.

Comme cela arrive souvent dans les opérations combinées, on ne fut pas prêt de part et d'autre en même temps. Quand d'Estaing mouilla, le 29 juillet, vers Newport, une lettre de Sullivan lui apprit que ses miliciens étaient encore chez eux ; il demandait qu'on l'attendît ¹. La raison était vraie ; on sait combien peu les milices américaines avaient le caractère de troupes régulières. Il pouvait s'y mêler aussi un peu de cette jalousie dont La Fayette prévenait d'Estaing ² : « Je sens bien qu'il est fâcheux pour certaines gens de voir jouer les belles tirades de la pièce par des acteurs étrangers. Je sens que les Français éclipsent un peu leurs voisins et que les beaux coups de théâtre leur seraient peut-être réservés. L'attaque du général Sullivan, quoique fort importante, serait ce qu'on appelle à la comédie un peu « en robe de chambre », en comparaison du spectacle que votre flotte et vos troupes pourraient donner. » Quoi qu'il en soit, d'Estaing consentit à attendre. « On perdit ainsi, suivant sa propre expression, le précieux instant de l'arrivée, celui où l'on étonne, et dans lequel le plus souvent rien ne résiste. »

L'opération commença par une sorte de blocus ³. Le gros de l'escadre resta à la hauteur de la passe centrale, entre Rhode Island et Conanicut. Dans la passe de l'Est, qui n'avait qu'un faible tirant d'eau, furent envoyées les frégates l'*Aimable* et l'*Alcmène* ; elles mirent le feu à une corvette de seize canons et à deux galères ⁴.

1. Les rapports de d'Estaing et de Sullivan sont étudiés en détail par TOWER, *Le Marquis de La Fayette et la révolution d'Amérique*, traduct. franç., 1902 ; t. I, chap. XIII-XIV.

2. Lettre du 5 août 1778.

3. A. M., B¹ 141 : rapport de d'Estaing, reproduit par DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 447 et suivantes.

4. Deux enseignes, Grasse-Limermont, de l'*Aimable*, et d'Orcet,

La passe de l'Ouest ou des Narragansets avait été assignée à deux commandants, qui furent souvent des frères d'armes, d'Albert de Rions avec le *Sagittaire*, Suffren avec le *Fantasque*. Ils contournèrent l'île de Conanicut et réduisirent au silence deux batteries qui s'y trouvaient ; puis, se glissant entre cette île et l'île de Prudence, ils vinrent brûler quatre frégates et une corvette. Les approches de Newport étaient dès lors occupées par les vaisseaux français ; Sullivan n'avait plus qu'à paraître du côté du nord, pour récolter des lauriers tout préparés.

On arriva ainsi jusqu'au 8 août. A cette date, l'armée américaine avait fini par être prête ; le moment était venu d'une action vigoureuse. D'Estaing laisse en mer, pour prévenir toute arrivée de secours, le *Protecteur*, du chevalier Dapchon, et la *Provence*, de Desmichels Champorcin. Avec huit vaisseaux, il force la passe centrale, échange une vive canonnade avec les batteries de Newport et va directement mouiller à un endroit où il était hors de la portée du feu des Anglais. A ce mouillage, il avait été rejoint par le *Fantasque* et le *Sagittaire*, tandis que la frégate l'*Engageante* était allée renforcer dans le chenal de l'Est les deux frégates qui s'y trouvaient déjà. Tous ces mouvements du 8 avaient été accomplis avec précision et méthode. L'attaque générale avait été remise au surlendemain 10 : Sullivan devait attaquer par le chenal de l'Est, sous la protection des trois frégates ; d'Estaing, avec ses dix vaisseaux réunis, devait attaquer par la passe centrale, dont il était maître.

Le 9, d'Estaing avait fait descendre dans l'île de Conanicut des bataillons de débarquement qu'il avait formés à bord ; il comptait les faire manœuvrer pendant quelques

de l'*Alcmène*, se signalèrent par leur présence d'esprit au moment de l'explosion des galères.

heures pour les préparer à l'assaut général du lendemain. Le temps était brumeux, comme cela arrive souvent dans cette région, même en plein été ; avec le soleil la brume se dissipa. D'Estaing découvrit alors au large un spectacle inattendu. Le *Protecteur* et la *Provence*, faisant force de voiles, se réfugiaient dans le chenal de l'Ouest ; une flotte ennemie de trente-six voiles, dans laquelle on reconnaissait quatorze vaisseaux à deux batteries, s'approchait de la côte.

On devine ce qui s'était passé. Howe, rendu à la liberté depuis le 22 juillet, avait quitté le mouillage de Sandy Hook ; renforcé de plusieurs bâtiments, dont l'un avait été détaché par un coup de vent de l'escadre de Byron et les autres étaient arrivés d'Halifax ou des Antilles, il s'était mis à la recherche de d'Estaing. C'était la position de Sandy Hook retournée : les Français dans une impasse, les Anglais à la sortie.

Il convient de louer ici la fermeté et surtout la présence d'esprit du vice-amiral. Surpris tout à coup par ce contretemps si fâcheux, imputable en grande partie aux retards de Sullivan, il ne perdit pas une minute pour faire face au danger ; sa décision, son énergie, sa rapidité, auraient mérité une meilleure récompense.

Il employa la soirée du 9 à s'emboîser très solidement, dans le cas d'une attaque directe de l'ennemi ; il avait à présent onze vaisseaux : la *Provence* avait rejoint les autres, en doublant Conanicut ; pour le *Protecteur*, son tirant d'eau l'avait obligé de rester dans le chenal de l'Ouest. La nuit se passa sous les armes, mais sans alertes ; bien que les vents dominants dans la saison, c'est-à-dire les vents du sud, invitassent les Anglais à une attaque, Howe avait mouillé à une certaine distance de la terre. Le 10 au matin, le vent tourna peu à peu pour passer au nord. En un instant, d'Estaing prit son parti : à six heures

et demie du matin, signal de se tenir prêt à appareiller ; à huit heures et demie, nouveau signal : couper les câbles et filer au sud. La sortie était une opération dangereuse. Il fallait d'abord franchir la passe de Newport, où de nouvelles et puissantes batteries avaient été élevées depuis l'avant-veille ; il fallait encore courir le risque de se présenter à l'ennemi les uns après les autres, car l'étroitesse du passage condamnait les Français à sortir à la file ; mais, suivant le mot de d'Estaing, « le combat le plus désavantageux l'était réellement moins que notre mouillage. »

Le mouvement s'effectue par un vent assez faible ; pour montrer qu'il n'y a rien à craindre, d'Estaing ne fait passer le *Languedoc* que le cinquième. On échange quelques volées avec les batteries de Newport et l'on passe ; en mer, on est rejoint par le *Protecteur*, qui avait débouqué de son côté du chenal de l'Ouest. Toute l'escadre était réunie, à l'exception des trois frégates, qui avaient été laissées dans le chenal de l'Est pour protéger Sullivan.

Howe ne s'attendait pas à cette manœuvre hardie, qui fut exécutée en deux heures à peine. En voyant sortir le quatrième vaisseau, il fit le signal de lever le mouillage. D'Estaing se mit à sa poursuite, avec ses douze vaisseaux ; la chasse commença aussitôt, dans la même matinée, à onze heures et demie. Le vent était faible, Howe avait de l'avance, et les vaisseaux français — on se le rappelle — marchaient à des vitesses fort inégales. La chasse dure toute l'après-midi, puis toute la nuit ; les Anglais ne songeaient plus qu'à se dérober et à courir s'enfermer dans New-York. Qui sait si d'Estaing, débarrassé cette fois des timidités des pilotes, n'irait pas, dans l'élan de sa poursuite, attaquer l'ennemi jusque dans son repaire ?

Dans la journée du 11, l'amiral français croyait toucher

à la victoire. Écoutons-le : son rapport au ministre ¹ vaut par endroits les récits les plus dramatiques.

« Le vent ayant fraîchi, nous les approchions sensiblement. A une heure après midi, il n'existait plus de doute ; nous croyions être certains de les joindre. Les manœuvres du lord Howe, qui continuait à fuir vent arrière, mais serrant les distances, annonçaient qu'il ne se flattait plus lui-même d'éviter le combat. Le vent et la mer grossissaient... Notre avant-garde avait, à cinq heures trois quarts, prolongé l'arrière-garde anglaise ; en revenant au lof, elle était engagée. Le temps qui, depuis quatre heures, devenait plus mauvais et brumeux, manifesta le plus cruel des coups de vent ; à six heures, je fus contraint de faire [mettre] et de mettre à la cape au petit foc et au foc d'artimon. Les deux escadres furent cachées l'une à l'autre, séparées, et l'espoir du plus beau des jours s'évanouit. » Cependant d'Estaing, dont toute l'escadre avait mis à la cape en même temps, comptait reprendre la chasse le lendemain matin ; mais la nuit du 11 au 12 fut atroce pour le *Languedoc*.

« A trois heures et demie du matin, — pardonnez, monseigneur, cet excès de détail et de précision : l'homme à qui on coupe tout à la fois les deux bras et les deux jambes ne peut, dans sa triste narration, en omettre l'instant » — le mât de beaupré casse, puis le mât de misaine, puis le grand mât de hune, puis le mât d'artimon ; enfin, le grand mât tomba. « Notre gouvernail rompit ensuite. Ce comble du malheur était le plus terrible de tous. Nous ne fûmes qu'une masse flottante, plus soutenue par rien, et sans moyens aucuns pour être dirigés. » Cette horrible tourmente dura toute la journée du 12 et toute la nuit suivante. Dans l'après-midi du 13, le vent devint plus ma-

1. Voir ci-dessus, p. 163, note 3.

niable. Alors, ce fut un danger d'une autre nature. Un vaisseau anglais, la *Renown*, de cinquante canons, vint battre par la hanche le *Languedoc*, sans gouvernail et sans voiles, qui n'avait plus que six canons, bientôt même plus que cinq, capables de répondre. Les boulets anglais le balayaient d'un bout à l'autre ; entrés par l'arrière, ils parcouraient les batteries dans toute leur longueur et allaient se loger dans l'avant. Pour une raison inconnue, la *Renown*, après quelques volées, renonça à sa proie, passa de l'avant et disparut.

Sur le conseil d'un de ses officiers, d'Estaing prit le parti de mouiller. L'idée était heureuse ; le lendemain 14, au point du jour, on vit apparaître sept vaisseaux de l'escadre, puis deux, le *Marseillais*, remorqué par le *Sagittaire*. Le *Marseillais*, de La Poype Vertrieux, avait été attaqué, le 13, par le *Preston*, de cinquante-quatre canons, du commodore Hotham ; violent combat, qu'il avait engagé, ayant déjà perdu son beaupré et ses mâts de misaine et de hune, mais dont cependant il s'était tiré à son avantage.

Dans cette journée du 14 août, tandis qu'on essayait d'installer sur le *Languedoc* une mâture de fortune et de regréer les autres vaisseaux, qui avaient tous souffert, d'Estaing transporta son pavillon sur l'*Hector*. « Je cédaï, dit-il, au désir de retrouver les Anglais. » Du moins, il put se saisir, le 15, d'une corvette de seize canons, le *Sénégal* ; le commandement en fut donné à un lieutenant de vaisseau du *Languedoc*, le comte de Cambis. Le 17, les réparations étaient à peu près terminées, comme on pouvait les faire, et toute l'escadre se trouvait réunie, à l'exception du *César*, dont on n'avait pas de nouvelles.

D'Estaing, repassé sur le *Languedoc*, mais prêt à embarquer sur le *Protecteur* en cas de combat, fit lever le mouillage. S'il n'avait consulté que son besoin urgent de répa-

rations et de repos, il serait allé mouiller dans la Delaware, qui était assez voisine, ou encore à Boston, à cause des ressources de ce port. Mais il avait promis à Sullivan de revenir; avant tout, il fallait « prouver aux nouveaux alliés de Sa Majesté que l'on savait tout sacrifier pour tenir ce qui avait été promis. » Le signal fut fait de marcher au nord; le 20 août, après cette croisière si accidentée de dix jours, l'infatigable amiral mouillait de nouveau devant Rhode Island.

La situation militaire était toujours la même à Newport. Sullivan s'était borné à élever contre la place des batteries qui étaient inefficaces; il avait besoin, disait-il, des Français pour donner l'escalade; il demandait que l'escadre reprît sa position dans la passe centrale, comme dix jours plus tôt. La Fayette et le général Greene se rendirent à bord du *Languedoc* pour obtenir le concours de d'Estaing. Un conseil de guerre, où assistèrent tous les commandants, fut tenu dans la journée du 21 août. A la demande d'un secours de six cents hommes, faite par La Fayette au nom de Sullivan, l'amiral répondit qu'il était prêt à en fournir douze cents, mais à condition qu'on lui garantît que Newport tomberait en deux jours. La Fayette ne pouvait prendre un pareil engagement. Alors le conseil décida que l'escadre ne pouvait rester plus longtemps à ce mouillage: deux de ses vaisseaux étaient entièrement démâtés; elle manquait de tout. L'ordre du roi était positif: se rendre à Boston en cas d'accident ou en cas de l'arrivée d'une flotte supérieure; or, le *Fantasque* et le *Sagittaire* avaient reconstruit un vaisseau à trois ponts, qui ne pouvait faire partie que de l'escadre de Byron, récemment arrivée. L'avis unanime du conseil fut d'aller à Boston tout de suite pour s'y regréer et s'y ravitailler.

Cette décision fut aussitôt mise à exécution: le 22 août, toute l'escadre appareillait. Son second mouillage de-

vant Rhode Island n'avait duré que vingt-quatre heures.

Telle fut la troisième étape de l'escadre française. A la Delaware, elle n'avait pas vu l'ennemi ; à Sandy Hook, elle l'avait vu, sans pouvoir le poursuivre ; à Rhode Island, elle l'avait poursuivi, sans pouvoir l'atteindre, et Newport, que les Franco-Américains avaient failli prendre, restait entre les mains des Anglais.

Le désappointement fut très vif dans le camp de Sullivan. Ce général alla même jusqu'à publier un ordre du jour injurieux pour les Français ; il oubliait que ses propres retards étaient la première et la seule cause de cette série de contretemps. D'Estaing, qui avait la conscience d'avoir fait amplement son devoir, ne prit pas la peine de se disculper ; il se borna à dire que si ses hommes et ses vaisseaux, qui tenaient la mer depuis de longues semaines, pouvaient jouir enfin de quelques jours de repos, s'il trouvait à Boston les rafraîchissements et le matériel dont il avait un besoin urgent, il serait prêt à sortir de nouveau et à combattre « pour la gloire du nom français et les intérêts de l'Amérique ».

Parti de Rhode Island le 22 août avec toute l'escadre, y compris les trois frégates qui étaient restées dans le chenal de l'Est pendant qu'il avait poursuivi les vaisseaux de Howe, d'Estaing arriva dans la rade de Boston le 28 août. Il y trouva le *César*, qui s'était séparé du gros de l'armée lors du premier départ de Rhode Island. Ce vaisseau, que commandait le comte de Broves, chef d'escadre, avait soutenu, le 16 août, entre Brock Island et Rhode Island, un très violent combat contre l'*Isis*, de cinquante canons, du capitaine Cornwallis ; il était sur le point de s'en emparer, sans que quatre autres bâtiments anglais, témoins de ce duel, eussent pu l'en empêcher, lorsque la roue de son gouvernail fut mise en pièces par un boulet ; il dut renon-

cer à la poursuite ¹. Suivant les instructions antérieures, il avait gagné Boston. L'escadre française se trouvait de nouveau au complet.

A peine arrivé dans les eaux de Boston, d'Estaing fit preuve d'une étonnante activité. Craignant à juste raison d'être poursuivi, il ne voulut pas du moins être surpris. Un des bons mouillages de la rade de Boston est la baie de Quincy, commandée par l'île et la baie de Nantasket, situées plus à l'est. Trois vaisseaux seulement, dont les réparations étaient urgentes, le *Languedoc*, le *Marseillais* et le *Protecteur*, mouillèrent à Quincy Bay ²; les neuf autres restèrent dans les eaux de Nantasket. Les frégates, retirées dans le port même, furent désarmées presque en entier; équipages et matériel furent employés en quelques heures à l'armement d'un vaste camp retranché. On occupa les trois positions qui commandent Quincy Bay : la presqu'île de Hull, très effilée, qui forme la pointe occidentale de Nantasket; l'île Georges, qui est occupée aujourd'hui par un fort puissant, et l'île Lovell; en arrière de celle-ci, l'île Gallop fut mise encore en état de défense. Bougainville, Broves, Chabert, d'Albert de Rions occupèrent ces diverses positions; hérissées de mortiers, elles formaient un ensemble très solide. Appuyés sur ces batteries, les neuf vaisseaux de l'escadre qui avaient le moins souffert étaient embossés en demi-cercle dans la rade de Nantasket; du large, dit d'Estaing, ils présentaient « l'ordre le

1. Le chevalier de Raymondis, capitaine de pavillon, perdit le bras droit dans ce combat. Il reçut de ce chef deux pensions, l'une de mille livres, l'autre de six cents, plus une gratification de douze cents. Il sollicitait encore le cordon rouge : « Je suis le premier officier qui ait perdu mon bras dans les combats de l'Amérique ». Lettre du 11 septembre 1779. A. M., C¹ 10. — Rapport de Broves sur le combat du *César* : B⁴ 144.

2. D'Estaing écrit : King's Road.

plus imposant. » Monté sur le *César*, l'amiral était prêt à répondre à une attaque.

Trois jours seulement après l'arrivée à Boston, le 31 août, quand ces préparatifs de défense se poursuivaient avec une activité fiévreuse, on signala au large l'escadre anglaise. Pour les Américains, assez disposés à tenir peu de compte des dangers courus par les vaisseaux de d'Estaing, ce n'était qu'un mirage. Le lendemain, 1^{er} septembre, on vit bien que c'était l'escadre de Howe, forte à présent de seize à dix-huit voiles ; elle avait été renforcée d'une partie de l'escadre de Byron. Les dispositions pour la recevoir n'étaient pas terminées ; mais chacun était à son poste de combat. Les Anglais se montrèrent au large, sans s'approcher, même à portée de canon ; ils jugèrent la position trop bien gardée pour être forcée, trop dangereuse même pour être bloquée ; un de leurs vaisseaux, le *Saint-Alban*, perdit ses ancres sur le cap Cod, au sud-est de Nantasket. Ils ne firent que se montrer et disparurent. Après leur départ, on continua à travailler aux fortifications ; l'escadre fut bientôt à l'abri de toute surprise. Elle put goûter enfin quelques jours de sécurité.

Cependant ce séjour à Boston, qui se prolongea un peu plus de deux mois, fut loin d'être un temps d'oisiveté. Se procurer des mâts et des vivres dans un pays qui était à peu près sans ressources ; traiter avec le gouvernement de Boston, qui était assez mal disposé pour les Français, à cause du prétendu abandon de Rhode Island : cette tâche si difficile ne demanda pas moins que la prodigieuse activité du chevalier de Borda, le dévouement sans limites de tous les officiers et la très grande souplesse diplomatique de d'Estaing. Il est difficile de se faire une idée de l'effort extraordinaire, accompli en quelques semaines, pour remettre à peu près en état cette escadre, qui était partie de Toulon dans un état de préparation imparfait

et qui n'avait jamais été ravitaillée depuis son départ.

Un événement tragique faillit rendre très difficile la situation des Français. On avait établi à terre une boulangerie pour donner du pain frais aux troupes. Excitée par des partisans de l'Angleterre, la populace de Boston fit mine de la piller. Un lieutenant de vaisseau du *Tonnant*, le chevalier de Saint-Sauveur, s'interposa pour apaiser le tumulte; il paya de sa vie son intervention. Un autre officier, Pléville Le Pelley, fut grièvement blessé. L'État de Massachusetts s'empessa d'exprimer à l'amiral ses vifs regrets; par une délibération du 16 septembre, il fit élever un monument au malheureux officier. Pour ne pas provoquer une contre-manifestation, d'Estaing avait fait inhumer pendant la nuit le corps de Saint-Sauveur; seul, le chevalier de Borda avait représenté l'escadre à cette triste cérémonie ¹.

Désireux d'écarter ces fâcheux souvenirs, le gouvernement de Boston offrit un grand banquet à l'amiral et aux officiers de l'escadre, le 25 septembre. La réception fut très cordiale; on but à l'Amérique, à la France, à je ne sais combien de personnes et de choses ². Le premier

1. Le journal de campagne du lieutenant de vaisseau Cambis, commandant la prise le *Sénégal*, donne le texte de l'inscription funéraire, qui fut arrêtée d'un commun accord par d'Estaing et le gouvernement de Boston (A. M., B⁴ 147) :

« ... Mort avec pareil dévouement pour l'Amérique, les liens du devoir et de l'inclination qui attachent ses compatriotes à la ville de Boston ont été plus resserrés. Puissent à jamais tous les efforts qu'on pourrait tenter pour séparer la France de l'Amérique réussir ainsi ! Telle est la prière que feront dans les siècles à venir tous Français et tous Américains qui jetteront les yeux sur le mausolée d'un jeune homme enlevé à des amis qui ne peuvent se consoler de l'avoir perdu qu'en voyant de pareilles fleurs funéraires répandues sur son tombeau. . »

2. « A l'Amérique ! Au roi de France ! Au Congrès ! A la flotte française ! Au général Washington et à l'armée américaine ! A l'indépendance de l'Amérique ! A l'alliance de la France et de l'Amé-

toast de l'alliance franco-américaine était peut-être peu conforme au protocole ; mais son exubérance même était le symbole de la cordialité dans laquelle fraternisaient les marins de Louis XVI et les miliciens de Washington.

Cependant cette immobilité dans la rade de Boston pesait aux officiers français. Dans un rapport qu'il rédigea à cette époque ¹, Suffren reconnaissait qu'il n'y avait plus d'espoir de faire « des entreprises d'éclat ». La jonction des deux escadres anglaises donnait à l'ennemi la supériorité sur mer ; il disposait sur terre d'une armée de vingt-cinq à trente mille hommes ; deux de nos vaisseaux, le *Languedoc* et le *Marseillais*, avaient beaucoup souffert. « C'est une vérité qu'on ne peut se dissimuler. Il est cependant fâcheux que les frais d'un grand armement soient perdus et que l'on soit obligé de passer dans le port de Boston le peu qui nous reste de la belle saison. » Suffren proposait de former une division volante avec le *Fantastique*, le *Sagittaire*, une frégate et une corvette ou deux, et de tenter un coup de main sur Terre-Neuve. En usant de célérité et de secret, il s'engageait à faire beaucoup de mal aux Anglais.

Les instructions de d'Estaing admettaient la possibilité d'une tentative sur Terre-Neuve, mais elles parlaient

rique, qui ne soit jamais interrompue ! Au ministre de France auprès du Congrès ! A M. Franklin, ministre d'Amérique à la cour de France ! A l'amitié de la France et de la liberté ! Au commerce, arts et agriculture ! A M. d'Orvilliers et à toute son armée ! A M. le comte d'Estaing et tous les officiers de l'escadre française qui est dans le havre de Boston ! Sur la demande de M. le comte d'Estaing, au président du conseil et à tous les Américains ici présents ! A Mgr le duc de Chartres ! A la reine de France ! A M. Du Chaffault ! A M. le marquis de La Fayette ! A la marine et vaisseaux américains ! A toutes les femmes et filles qui ont perdu leurs maris et amants dans la bonne cause ! A M. le duc de Choiseul ! A M. de Sartine ! A M. de Maurepas ! » A. M., B⁴ 147.

1. A. M., B⁴ 144.

d'une manière beaucoup plus pressante de la protection des établissements français des Antilles. C'était dans cette direction que l'amiral songeait à reprendre la mer.

Il se plaignait d'être très mal au courant de ce qui se passait chez les Anglais. « La partie des espions, disait-il, est absolument inconnue, négligée, même dédaignée par les Américains » ; les nouvelles que Washington lui faisait passer avaient « toujours été tardives ou fausses ». Le bruit courait que les Anglais préparaient une grande opération contre Boston ; d'Estaing y croyait peu, dans la conviction, d'ailleurs justifiée, qu'ils faisaient passer des renforts aux Antilles. On savait que l'amiral Byron avait appareillé de Sandy Hook, le 16 octobre, avec seize vaisseaux de ligne et une grande flotte de transports. D'Estaing l'attendit douze jours, sans le voir apparaître. Il devenait difficile de prolonger le mouillage ; on avait épuisé tout ce que le pays pouvait fournir de vivres ; « il ne nous restait que l'indispensable nécessaire pour faire route. » A la fin d'octobre, on se prépara à partir ¹ ; en quarante-huit heures, on remit à bord toute l'artillerie qui avait été débarquée pour les travaux de fortification. Le 2 novembre, un coup de vent très violent favorisa la sortie ; car il tint à distance l'escadre anglaise, comme d'Estaing le supposait. Les vaisseaux ennemis durent se retirer sur Rhode Island ou sur New-York ; l'un d'eux, le *Somerset*, avait été jeté à la côte, vers le cap Cod.

Le 3 novembre, d'Estaing commença son mouvement de sortie ; le lendemain, toute l'escadre était au large de Nantasket. L'appareillage ne s'était pas fait sans accidents ; le *Zélé* avait fortement touché ; le *Protecteur* et le *Langue-*

1. Le dernier acte de d'Estaing à Boston fut la publication, le 28 octobre, d'une déclaration « adressée, au nom du roi, à tous les anciens Français de l'Amérique septentrionale ». Texte dans DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 464.

doc avaient failli se perdre. Le vaisseau amiral, dont la mâture n'avait pu être qu'imparfaitement réparée, gouvernait mal. Enfin l'on put le mettre à peu près en état et prendre le large. « L'escadre réunie continue la route que les instructions de Sa Majesté lui prescrivent. » Ces mots veulent dire qu'elle gagnait les Antilles; ils forment la conclusion du très long rapport que d'Estaing adressait au ministre, « en mer, à bord du vaisseau de Sa Majesté le *Languedoc*, le 5 novembre 1778, » pour lui raconter tous les incidents du séjour sur les côtes des États-Unis, depuis l'arrivée à la Delaware jusqu'au départ de Boston.

Au bout d'un mois de traversée, le 9 décembre, l'escadre de d'Estaing jetait l'ancre à Fort-Royal, aujourd'hui Fort-de-France, à la Martinique.

En tête de son rapport du 5 novembre, d'Estaing résumait ainsi les principaux incidents de cette laborieuse campagne de sept mois :

« La lenteur de notre navigation qui nous a enlevé des succès certains, — le défaut de fond qui s'est trouvé une barrière insurmontable, — un coup de vent qui a fait échapper, après trente-six heures de chasse, une escadre anglaise venue pour nous attaquer, — le démâttement de deux des principaux vaisseaux, — et l'énorme supériorité que donne à l'ennemi la jonction de ses deux escadres, n'ont permis que des tentatives répétées, peu de mal fait aux Anglais, et enfin, des précautions défensives, ainsi que l'appareillage qui a pour but d'exécuter la partie de mes instructions que la saison m'indique. »

La campagne tout entière n'avait pas été infructueuse; la délivrance de Philadelphie avait été le résultat de l'arrivée de l'escadre française. Mais son impuissance à Sandy Hook, sa mauvaise fortune à Newport, son inaction à

Boston, avaient trop souvent donné à ces opérations, d'ailleurs intéressantes, un caractère négatif.

Rapidité, connaissance pratique et personnelle des atterrages, attaque des parties vitales : voilà, au point de vue stratégique, les leçons qui se dégagent, par contraste avec les faits, de la première campagne de d'Estaing aux États-Unis.

Au point de vue proprement historique, le récit qui vient d'être fait est la justification de l'hommage éclatant que le Congrès des États-Unis avait rendu au vice-amiral et à toute l'escadre, par sa délibération du 17 octobre 1778 :

« Délibéré que Son Excellence monsieur le comte d'Estaing a constamment agi en brave et sage officier ; que Son Excellence, les officiers, matelots et soldats sous ses ordres ont rempli tout ce à quoi les États-Unis pouvaient s'attendre de l'expédition, autant que les circonstances et le genre de services l'ont pu admettre, et qu'ils ont tous de puissants titres à l'estime des amis de l'Amérique. »



CHAPITRE IX

LA CAMPAGNE DE D'ESTAING EN AMÉRIQUE 3^o AUX ANTILLES : SAINTE-LUCIE

Importance stratégique des Antilles. — Combats isolés. — Prise de la Dominique par Bouillé, 7 septembre 1778. — Gaspard Vence. — Jonction de Barrington et de Hotham. — Les Anglais devant Sainte-Lucie. — Arrivée de d'Estaing à la Martinique, 9 décembre. — D'Estaing devant Sainte-Lucie, 15-29 décembre. — Sainte-Lucie prise par les Anglais, 30 décembre. — Mésintelligence de d'Estaing et de Bouillé.

Dans les guerres maritimes qui avaient précédé la guerre d'Amérique, les Français et les Anglais s'étaient maintes fois rencontrés dans les eaux des Antilles. Les « îles à sucre », avec leurs riches plantations, leur population nombreuse, leurs ressources de tout genre, avaient provoqué leurs convoitises mutuelles; la proximité de leurs établissements dans cet archipel, séparés les uns des autres par quelques heures de mer à peine, avait amené de nombreux actes d'hostilité. En 1778, la guerre maritime dans cette partie du monde emprunta aux circonstances une importance exceptionnelle. Ce ne fut pas, en effet, pour la possession d'îles plus ou moins riches que les Français et les Anglais allaient se battre pendant cinq ans; c'était pour un enjeu bien autrement important, la possession même d'une base d'opérations navales.

A la distance énorme de leurs ports d'attache où opé-

raient les escadres françaises et anglaises, les Antilles étaient, pour les unes et les autres, le lieu de ravitaillement nécessaire. Des États-Unis eux-mêmes, il n'y avait à peu près aucune ressource à tirer. Les Français, tout alliés qu'ils étaient, n'étaient pas beaucoup plus favorisés à cet égard que les Anglais, à qui les ports de la république étaient interdits ; on venait de le voir, avec les difficultés de ravitaillement que l'escadre de d'Estaing avait rencontrées au cours des quatre derniers mois. Or, à une faible distance des États-Unis, les Antilles offraient les ressources matérielles nécessaires, soit dans les produits de leur sol, soit dans les marchandises que les convois apportaient d'Europe. Pour prolonger la guerre de l'autre côté de l'Atlantique, il fallait mettre la main sur ces ressources et, pour cela, occuper militairement les Antilles. Le sort de cet archipel semblait préjuger le sort des États-Unis. Ainsi s'explique l'acharnement avec lequel il fut disputé.

La guerre maritime entre la France et l'Angleterre y avait précédé l'arrivée de l'escadre de d'Estaing.

Depuis de longues semaines, des corsaires enlevaient des bâtiments de commerce français. Le chevalier de Cuverville, qui commandait l'*Inconstante*, avait eu le désagrément de voir prendre un senau à une lieue de sa frégate, dans les eaux mêmes de Saint-Domingue (mai 1778). Le comte d'Argout, maréchal de camp, gouverneur des îles sous le Vent, s'était borné à adresser une protestation platonique à l'amiral anglais qui stationnait à la Jamaïque ¹.

Le 22 août, dans ces mêmes parages de Saint-Domingue, la *Concorde*, frégate de vingt-six canons, commandée par

1. A. M., B¹ 87. — NOAILLES, *Marins et Soldats français en Amérique*, 1903, a rapporté, p. 50 et suiv., d'autres actes d'hostilité commis par les Anglais aux Antilles vers la même époque.

le capitaine de vaisseau Le Gardeur de Tilly, avait rencontré la *Minerva*, frégate anglaise de trente-deux canons. Un violent duel d'artillerie dura bord à bord pendant deux heures ¹; il se termina par la prise de la *Minerva*. Le Gardeur de Tilly la conduisit au Cap.

Le chevalier Keroulas de Cohars avait aussi fait une prise, le 1^{er} septembre, entre Port-au-Prince et le Cap; son bâtiment, la *Dédaigneuse*, avait forcé la frégate anglaise l'*Active* à amener son pavillon.

Le lieutenant de vaisseau Macnemara, neveu du vice-amiral de ce nom du règne de Louis XV, qui commandait la *Charmante*, le lieutenant de vaisseau Verdun de La Crenne, qui commandait la *Renommée*, eurent aussi divers incidents dans les croisières qu'ils faisaient aux Antilles à la même époque. Ce n'étaient là que de menus faits de guerre, propres à mettre en évidence les noms de quelques officiers entreprenants ou heureux, mais sans conséquence réelle sur la situation réciproque des belligérants; car la perte ou la prise de quelques frégates ne changeait rien à l'état même des possessions coloniales des Français et des Anglais.

Dans les Grandes-Antilles, les Anglais étaient maîtres de la Jamaïque; les Français, de la partie occidentale de Haïti, qu'on appelait Saint-Domingue. La réunion sous le même pavillon de ports comme Kingston et le Cap aurait assuré l'empire maritime des Antilles; mais la conquête de la Jamaïque ou de Saint-Domingue demandait des opérations longues et coûteuses, car dans ces deux positions Français et Anglais étaient trop bien sur leurs gardes. Plusieurs projets furent rédigés pour des expéditions contre la Jamaïque, que les Français devaient faire soit

1. Le chevalier Le Gardeur de Tilly, lieutenant de vaisseau, frère du capitaine, fut tué dans ce combat. A. M., B⁴ 140.

à eux seuls, soit avec le concours des Espagnols de la Havane. On n'en tenta jamais l'exécution.

C'est dans la région des Petites-Antilles ou des autres archipels de ces parages qu'allait se porter surtout l'effort des belligérants. Faciles à surprendre, faciles à garder avec quelques navires de guerre, ces îles étaient une proie réservée à des marins entreprenants. Les Français songèrent les premiers à ces conquêtes insulaires. Leurs débuts furent heureux.

Le 28 septembre 1778, le capitaine d'infanterie ingénieur ordinaire Courréjolle, du corps d'occupation de Saint-Domingue, agissant en vertu des pouvoirs qui lui avaient été conférés par le comte d'Argout, gouverneur, débarquait aux îles Turques. Ce petit archipel, situé au nord du Cap, était habité par des colons anglais. Courréjolle l'occupa sans coup férir, et fit signer aux habitants une capitulation par laquelle ils reconnaissaient le roi de France « pour leur légitime souverain ».

Quelques jours auparavant, une opération d'une portée beaucoup plus grande avait été l'occupation de la Dominique.

La perte de cette île, située entre la Guadeloupe et la Martinique, commandant les communications entre Basse-Terre et Fort-Royal, avait été pour la France une condition très fâcheuse de la paix de 1763. Le marquis de Bouillé, gouverneur général des îles du Vent, avait résolu de reprendre la Dominique, dès qu'il avait été officiellement informé de l'ouverture des hostilités entre Paris et Londres. Il n'avait que trois frégates à sa disposition, la *Tourterelle*, la *Diligente*, l'*Amphitrite*, et la corvette l'*Étourdie* ; elles pouvaient suffire à un coup de main, qui réclamait avant tout de la célérité. Il y embarqua deux mille cinq cents hommes, des régiments d'Auxerrois et de Viennois. Il emmenait aussi un hardi marin, qui n'était alors qu'un

capitaine de flibustiers et qui devait finir sa carrière sous le Consulat comme préfet maritime à Toulon, le Marseillais Gaspard Vence ¹.

Fils d'un capitaine de la marine marchande, ayant navigué de très bonne heure, Vence, qui se trouvait à la Martinique, en 1776, lors de la déclaration d'Indépendance, avait obtenu du Congrès des lettres de marque. Son corsaire, le *Tigre*, de quatorze canons, et son équipage de flibustiers étaient devenus la terreur du commerce anglais aux Antilles. En dix-huit mois, il avait livré quarante combats et fait deux cent onze prises. « Vence toujours de vance, » comme Borda devait le dire au brave marin, qui enleva lui-même le pavillon anglais à la prise de la Grenade.

La petite armée de Bouillé partit de Fort-Royal le 6 septembre (1778). En quelques heures, elle arriva en vue de la Dominique. Les Anglais n'étaient pas sur leurs gardes et n'avaient que des forces insuffisantes. Vence enleva tout de suite le fort Cachacrou, à la pointe méridionale de l'île ; Bouillé se présenta devant la capitale, le Roseau, aujourd'hui Charlottetown. Une capitulation fut signée sur l'heure même (7 septembre) ; avec l'île, elle livrait à la France cent soixante-quatre canons, vingt-quatre mortiers et de nombreux approvisionnements. Les habitants, dont beaucoup étaient d'anciens Français ou des descendants de Français, furent traités avec la plus grande douceur. Bouillé laissa dans l'île un petit détachement et retourna à Fort-Royal. Vence avait reçu le brevet de lieutenant de frégate pour la durée de la campagne.

Grâce à cet heureux coup de main, la France possédait

1. MAURICE LOIR, *Jean-Gaspard Vence, corsaire et amiral*, 1747-1808 ; 1894.

à présent les quatre plus belles îles des Petites-Antilles, la Guadeloupe, la Dominique, la Martinique, Sainte-Lucie, qui avaient le précieux avantage de former une chaîne continue du nord au sud. Pour les conserver, il fallait faire bonne garde. Antigua, au nord de la Guadeloupe, la Barbade, au sud-est de Sainte-Lucie, étaient des îles anglaises, d'un voisinage menaçant.

Le contre-amiral Barrington, qui commandait la division navale des Antilles, en station à la Barbade, avait été surpris par la rapidité des événements. Il était arrivé dans les eaux de la Dominique quand Bouillé en était déjà parti et il n'avait pas tenté un débarquement. Retourné au mouillage de Bridgetown, à la Barbade, il attendait l'arrivée d'un renfort pour rendre aux Français attaque pour attaque.

Le 4 novembre 1778, le même jour où d'Estaing avait quitté la baie de Boston, le commodore Hotham était parti de Sandy Hook, à destination de la Barbade; il emmenait cinq vaisseaux, de soixante-quatre ou de cinquante canons, quelques frégates et bâtiments de transport, cinq mille hommes de troupes. Le vent, qui bien des fois dans cette guerre montra des sympathies anglaises, le conduisit à peu près sans accident aux Antilles. Une bourrasque ne lui fit perdre que trois navires de son convoi, qui furent capturés par les frégates de d'Estaing; dans la même traversée, le *Languedoc*, qui avait déjà tant souffert, fut encore démâté du grand mât de hune et du mât de perroquet de fougue. Hotham et Barrington avaient fait leur jonction à la Barbade, le 10 décembre. Ils embarquèrent de nouvelles troupes et reprirent la mer tout de suite; le 13 décembre, sept vaisseaux de guerre se présentaient devant Sainte-Lucie.

Cette île avait été maintes fois disputée entre les Français et les Anglais. Le traité d'Utrecht l'avait laissée dans

une situation indécise ; mais sous le règne de Louis XV, en 1744, un gouverneur de la Martinique, le capitaine de vaisseau Champigny de Noroy, s'en était emparé. Depuis lors, elle était restée à la France. La guerre recommençant, il aurait fallu la protéger d'une manière sérieuse. Bouillé avait reçu de Sartine l'ordre d'abandonner Sainte-Lucie à ses propres forces et de conquérir la Dominique ; il avait exécuté les deux parties de ces instructions bizarres.

Arrivés le 13 décembre, à trois heures de l'après-midi, devant l'anse du grand Cul-de-Sac, sur la côte occidentale de Sainte-Lucie, Barrington et Hotham avaient commencé sans tarder les opérations de débarquement. Rien ne pouvait les gêner. Le gouverneur de l'île, M. de Micoud, ne disposait d'aucun vaisseau de guerre ; avec sa petite garnison, il s'était retiré au morne Fortuné, à une faible distance de la côte. Le lendemain 14, les Anglais étaient à terre ; le morne Fortuné était évacué sans combat par les troupes, qui se retiraient à l'intérieur de l'île. En même temps, les vaisseaux de guerre anglais prenaient possession d'un autre mouillage, situé à trois milles au nord de l'anse du grand Cul-de-Sac, la baie du Carénage, aujourd'hui de Port-Castries. Disposée à peu près en demi-cercle, ne s'ouvrant sur la mer que par un goulet, large au plus de deux cents mètres, protégée par un banc sous-marin qui prolonge sa pointe sud vers l'ouest-nord-ouest, la baie est très sûre. Barrington songeait à y remiser ses transports ; il n'en eut pas le temps : une puissante escadre française était signalée au nord.

Les Anglais prirent aussitôt leurs dispositions de combat. Un peu en arrière de l'entrée du grand Cul-de-Sac, Barrington embossa ses sept vaisseaux sur une seule ligne. La pluie avait été employée à touer le plus près possible de la terre la flotte de transport. Les extrémités

de la ligne d'embossage étaient gardées avec grand soin, pour qu'elle ne pût être tournée ni d'un côté ni de l'autre. Si la position n'était pas forcée, l'armée, la flotte, les troupes seraient à l'abri; mais si la ligne de défense cédait, le grand Cul-de-Sac mériterait bien son nom. Pris eux-mêmes dans leur propre piège, les Anglais n'auraient qu'à mettre bas les armes. Le sort de Barrington dépendait donc moins de la solidité de sa position, quelques précautions qu'il eût prises, que de la manière dont il allait être attaqué.

L'escadre française qui apparaissait dans les eaux de Sainte-Lucie était cette même escadre de d'Estaing, qui était partie de Toulon le 13 avril 1778 et qui venait de toucher à la Delaware, à Sandy Hook, à Newport, à Boston.

Partis de Boston le 4 novembre, les douze vaisseaux de d'Estaing avaient jeté l'ancre à Fort-Royal de la Martinique le 9 décembre. Traversée bien longue encore; Hotham, qui traînait avec lui cinquante-neuf bâtiments de transport, n'avait pas mis plus de temps pour arriver à la Barbade. Entre Boston et les Antilles, d'Estaing avait capturé trois navires de sa flotte; il avait ainsi appris le départ des renforts anglais pour les Iles, départ dont il avait déjà eu le soupçon quand il était au mouillage de Nantasket, mais sans savoir vers quel point précis ils se dirigeaient. Convaincu que leur objectif était Antigua, il alla se poster vers la Désirade pour y attendre les Anglais. Il y passa deux jours, sans rien découvrir; à la même date, l'escadre de Hotham cinglait plus au sud. Alors il avait gagné Fort-Royal.

Il était depuis quatre jours à la capitale de la Martinique, quand il apprit la présence des Anglais devant Sainte-Lucie. Il cherchait depuis tant de semaines l'occa-

sion de se battre qu'il vola tout de suite à la rencontre de l'ennemi. Après avoir embarqué aussitôt trois mille hommes, il leva l'ancre le 14; le soir du même jour, il était en vue de Sainte-Lucie.

Le 15 décembre au matin, il arrivait devant la baie du Carénage. Accueilli par le feu des batteries que les Anglais avaient eu le temps de disposer à terre, il se porta plus au sud à la recherche de l'escadre anglaise; il la trouva embossée à l'entrée du grand Cul-de-Sac. Il semble que sa supériorité matérielle, — douze vaisseaux contre sept, — lui permettait de prendre hardiment l'offensive et de percer la ligne de Barrington. Cette manœuvre, cependant, ne se fit pas. D'Estaing craignit-il, comme à Sandy Hook, d'échouer sur des bas-fonds ou sur des récifs ses vaisseaux d'un trop fort échantillon? Le vent, comme cela paraît plus probable, lui manqua-t-il sous la terre même? Du moins, il se borna à passer deux fois le long de la ligne anglaise, en échangeant avec elle une canonade, mais sans faire mouiller ses vaisseaux. Barrington, dont toute la tactique était de garder la défensive, resta dans ses positions sans bouger. Il n'y eut donc point de contact entre les deux escadres, et le combat du 15 décembre ne consista que dans deux canonnades à longue distance.

D'Estaing songea alors à une autre combinaison, qui prouve sa méconnaissance du véritable rôle des escadres : donner l'assaut par terre aux positions des Anglais. Son succès eût été sans conséquence; puisqu'il n'avait pas détruit l'armée navale ennemie, il eût couru le risque d'être enfermé dans sa propre conquête. La conquête de Sainte-Lucie avait pour condition première la destruction de l'escadre anglaise, qui, seule, pouvait donner l'empire de la mer des Antilles.

L'anse du Choc, immédiatement au nord de la baie du

Carénage, parut à d'Estaing propre à sa tentative. Le 17, il y débarqua ses troupes sans obstacles. Les divisant en trois colonnes, commandées par lui-même, par Bouillé et par Lowendal, il les mena, le 18, à l'attaque des retranchements anglais. Conduites par des guides ignorants ou infidèles, elles donnèrent, sans s'y attendre, contre une position inaccessible. D'Estaing tenta l'assaut à plusieurs fois, mais toute la valeur des Français ne put prévaloir sur la difficulté de l'entreprise. Ces attaques répétées coûtèrent environ huit cents hommes hors de combat et quarante et un officiers tués ou blessés. D'Estaing donna le signal de la retraite; les survivants de cette journée meurtrière remontaient le soir même à bord des bâtiments de l'escadre.

A cette date, 18 décembre, un commandant de l'escadre écrivait au vice-amiral ¹ :

« Je prends la liberté de vous envoyer un mémoire sur notre situation. Autant je serais éloigné de donner des avis à un général, autant je crois qu'il est du devoir d'un bon citoyen de faire part des idées qu'on croit utiles au bien de l'État, surtout à un général qui m'a témoigné de la confiance, de la bonté, et à la gloire de qui je m'intéresse. Malgré le peu de suite des canonnades du 15 décembre, du malheureux échec qu'ont essuyé nos troupes, nous pouvons encore attendre des succès. Mais le seul moyen d'en avoir, c'est d'attaquer vigoureusement l'escadre, qui, vu notre supériorité, ne pourrait pas tenir, malgré leurs fortifications à terre, dont l'effet deviendrait nul, si nous les abordions ou mouillions sur leurs bouées. Si nous retardons, mille circonstances peuvent les sauver. Ils peuvent profiter de la nuit pour s'en aller, en

1. CHEVALIER, *Histoire de la marine française pendant la guerre de l'indépendance américaine*, 1877; p. 130.

abandonnant du monde dans un poste qui couvrirait leur retraite. Il est des temps, tel que celui de l'avant-dernière nuit, où toute la vigilance des croiseurs ne pourrait empêcher leur fuite.

« D'ailleurs, l'escadre étant désarmée, elle n'est en état ni de manœuvrer ni de combattre. Que ferait-on, si l'escadre de l'amiral Byron arrivait ? Que deviendraient les vaisseaux sans monde, sans général ? Leur défaite entraînerait la perte de l'armée et celle de la colonie. Détruisons cette escadre ; l'armée de terre, manquant de tout, dans un mauvais pays, serait bien obligée de se rendre. Que Byron vienne après, il nous fera plaisir.

« Je crois qu'il n'est pas nécessaire de faire remarquer que, pour cette attaque, il faut du monde et des dispositions bien concertées avec ceux qui doivent les exécuter. »

Le capitaine de vaisseau qui écrivait cette lettre, si pleine d'idées et si vraie, devait montrer lui-même, en 1781, de quelle manière il appliquait ses propres conseils, dans la première affaire où il commanda en chef, quand il bouscula, en quelques instants, par l'impétuosité de son attaque, une escadre embossée dans une rade ; c'était le commandant du *Fantasque*, le commandeur de Suffren. Détruisons l'escadre ; l'armée de terre sera obligée de se rendre. Cela seul montre que le marin qui s'exprimait ainsi avait la pleine intelligence de la stratégie navale.

Après la malheureuse affaire du 18 décembre, d'Estaing avait reporté les opérations sur mer. Pendant plusieurs jours il attendit des vents favorables. Le 24, il fit signal d'appareiller pour marcher sur l'escadre anglaise, qui restait toujours immobile, dans la même position. Ce ne fut encore qu'un semblant d'offensive ; il se borna à se montrer, sans agir. Il apprit alors l'arrivée prochaine de Byron, qui venait, lui aussi, des États-Unis. Il jugea — trop vite peut-être — que sa situation pouvait devenir

dangereuse ; l'ordre fut donné de rentrer à la Martinique. Le 30 décembre, les douze vaisseaux français étaient de retour à Fort-Royal, après cette croisière de quinze jours, où ils s'étaient bornés à rester à quelques encablures de sept vaisseaux anglais, sans avoir procédé une fois à une franche attaque.

Le jour même de la rentrée de d'Estaing, le gouverneur de Sainte-Lucie signait une capitulation : l'île était aux Anglais.

Dans sa lettre au ministre, écrite de Fort-Royal le 3 janvier 1779 ¹, d'Estaing ne chercha pas à dissimuler la gravité de ce quatrième échec : avoir manqué les Anglais à la Delaware, faute de rapidité ; — n'avoir pu les forcer à Sandy Hook, faute de profondeur ; — n'avoir pu les atteindre à Rhode Island, faute de beau temps ; — n'avoir pu les forcer à Sainte-Lucie, faute de vent ; en réalité, avoir échoué partout, faute de l'esprit d'offensive et d'audace raisonnée, sans lequel il n'y a jamais de victoire.

« Monseigneur, De chute en chute et d'un malheur à l'autre : l'escadre du roi, réunie ici, prête à conquérir, n'a pu défendre ou du moins reprendre Sainte-Lucie. Sept vaisseaux ennemis embossés ont, par leur position, par les batteries de terre et surtout par le calme, résisté à douze... La profonde douleur dont je suis pénétré n'influera point sur mes démarches. Mais je ne vous dissimule pas que mon dévouement total pour le service du roi peut seul me faire résister à l'enchaînement inconcevable de tant de circonstances accablantes ; elles ont sans cesse annulé le zèle et les moyens. »

La nouvelle de cet insuccès arriva à Paris le 22 février. Elle causa un douloureux désappointement dans le minis-

1. A. M., B¹ 142.

tère ¹; mais il ne semble pas, d'après la *Correspondance littéraire* de Grimm, que le public y ait prêté beaucoup d'attention. On ne parlait alors, dans les soupers, que des extravagances de la Guimard, de Vestris père, le « diou » de la danse, de Vestris fils, qui se fit mettre à la Bastille pour refus de danser. Les grands politiques de la capitale se contentèrent d'observer que, si l'on donnait jamais le bâton de maréchal de France au comte d'Estaing, il ne serait pas du bois de Sainte-Lucie.

Aux Antilles, on ne prenait pas les choses avec tant de frivolité. On savait quelle précieuse conquête l'Angleterre venait de faire. Ses vaisseaux de guerre allaient être désormais établis en permanence à quelques heures de Fort-Royal. Le havre du Gros-Ilet, dans la partie nord de l'île, est un mouillage excellent; les escadres ennemies allaient le prendre pour pivot de leurs opérations. C'est de ce point que devait partir Rodney, en 1782, pour la campagne qui fut fatale à l'escadre de Grasse. L'acquisition de Sainte-Lucie fit oublier à l'Angleterre la perte de la Dominique; selon le mot de l'ambassadeur de France à Madrid, elle avait « réveillé l'insolence » des Anglais.

A la Martinique, elle produisit aussitôt une conséquence inattendue et profondément regrettable, la mésintelligence complète de d'Estaing et de Bouillé, très violente surtout chez celui-ci. Si d'Estaing, comme le disait Vergennes, était « haut et dur », Bouillé était « ardent et peu flexible »; il devait le montrer dans diverses circonstances de la Révolution, lors de l'insurrection des Suisses de Châteauneuf à Nancy et de la préparation de la fuite de Louis XVI. Il était gouverneur militaire des îles du Vent; à ce titre, il avait fait, de son chef, avant l'arrivée de

1. Voir la lettre de Vergennes à Montmorin, 24 février 1779. DONOL, *Ibid.*, t. III, p. 679.

d'Estaing, l'expédition de la Dominique, qui avait réussi. Pour assurer l'unité des opérations militaires, le ministre avait subordonné le gouverneur de la Martinique au vice-amiral des mers d'Asie et d'Amérique; ce qui, d'ailleurs, était en harmonie avec l'ancienneté et le grade de d'Estaing.

Bouillé se plia de mauvaise grâce à sa situation nouvelle. Dans l'opération de Sainte-Lucie, où il avait commandé l'une des colonnes d'assaut, il avait exécuté les ordres qui lui étaient donnés; mais on l'accusa de n'avoir pas aidé de ses conseils le commandant en chef, alors que sa connaissance du pays aurait dû lui être d'un précieux secours; du moins, il ne lui donna son avis par écrit que sur un ordre formel. De retour à la Martinique, il s'était empressé d'écrire au ministre une longue lettre ¹, qui faisait une triste peinture de la situation militaire et de ses rapports avec l'amiral.

« Si vous ne choisissez pas des personnes capables de commander dans les colonies et que vous ne les croyez pas de préférence à ceux qui vous parlent à Versailles, elles sont perdues sans ressources... J'avais monté cette machine, et elle était, j'ose le dire, dans l'état le plus parfait... Il n'y a plus que de la honte et de l'opprobre à recueillir ici. » Tout en disant qu'il voulait garder le silence sur la conduite personnelle du comte d'Estaing à son égard, il demandait à ne pas servir plus longtemps sous les ordres de l'amiral. « Je suis prêt à faire au roi tous les sacrifices possibles; je consens même à être aux ordres d'un officier général de mer, si le bien du service l'exige; mais celui-là est au-dessus de mes forces. »

Triste exemple, qui n'est malheureusement pas le seul

1. Le 31 décembre 1778. A. M., B¹ 140. — Sur les rapports de d'Estaing et de Bouillé, voir aussi le volume B¹ 161.

dans l'histoire de la guerre d'Amérique, des dissensions intestines entre les chefs et les subordonnés. Heureuses les armées de terre ou de mer, où tous les cœurs battent à l'unisson, où toutes les volontés sont mises en mouvement par une volonté unique ! Le chef qui sait inspirer la confiance, le subordonné qui sait obéir et se dévouer : voilà toute la discipline morale et souvent tout le secret de la victoire.



CHAPITRE X

LA CAMPAGNE DE D'ESTAING EN AMÉRIQUE

4^o AUX ANTILLES : LA GRENADE

Arrivée à la Martinique de la division de Grasse, 19 février 1779. — Vaudreuil et Lauzun au Sénégal. — Arrivée à la Martinique de la division de Vaudreuil, 26 avril. — Prise de Saint-Vincent par Trolong Du Romain, 17 juin. — Arrivée à la Martinique de la division de La Motte-Picquet, 27 juin. — Descente de d'Estaing à la Grenade; prise de l'île, 3-4 juillet. — Bataille navale de la Grenade, 6 juillet 1779. — Occupation des Grenadines par Suffren. — D'Estaing devant Saint-Christophe, 22 juillet; au Cap, 31 juillet; à la rivière de Savannah, 31 août.

Bouillé ne disait que trop vrai quand il signalait les dangers très graves auxquels les Antilles françaises se trouvaient désormais exposées depuis la malheureuse affaire de Sainte-Lucie. L'escadre de Byron, de dix vaisseaux, retardée par les mauvais temps sur les côtes de l'Amérique, était arrivée à Sainte-Lucie, le 6 janvier; elle y avait fait sa jonction avec l'escadre de Barrington, de sept vaisseaux, que d'Estaing avait laissée intacte. Un mois plus tard, elle avait repris la mer pour attendre la division du commodore Rowley, qui amenait encore six vaisseaux.

De son côté, le gouvernement français ne perdait pas de vue l'escadre de d'Estaing. Coup sur coup, avec la plus grande diligence, il lui envoya trois divisions de

renfort, avec Grasse, Vaudreuil, La Motte-Picquet. Il faut d'autant mieux louer Sartine de n'avoir pas détourné son attention des Antilles qu'il était occupé à la même époque par la préparation de la descente en Angleterre des escadres de France et d'Espagne. Ce fut, en effet, en cette année 1779 que d'Orvilliers fit sa campagne de la Manche, dont on attendait tant et qui ne produisit rien.

Le comte de Grasse devait d'abord faire partie de la grande escadre de d'Orvilliers qu'on armait à Brest; puis, il avait été détaché à destination des Antilles. Il était parti de Brest, le 14 janvier 1779, avec quatre vaisseaux — il commandait lui-même le *Robuste*, de soixante-quatorze canons — et quelques bâtiments légers ¹. Sa traversée se fit assez vite et sans incidents; le 19 février, il mouillait à la Martinique. On disait à Paris que d'Estaing allait désormais tout faire avec Grasse.

La petite division de Vaudreuil, qui arriva à Fort-Royal le 26 avril, avait fait une courte mais utile campagne, depuis qu'elle avait quitté les côtes de France. On songeait depuis quelque temps en France à reconquérir les anciens établissements du Sénégal, que la paix de 1763 avait fait perdre, et à détruire les comptoirs anglais de la côte de Guinée. Divers projets avaient été présentés à ce sujet, par le capitaine de vaisseau Le Bègue, par le lieutenant de vaisseau et de port Eyriès, et encore par un courtisan à la mode, qui fut un vaillant soldat, le duc de Lauzun ². Il avait été question de confier cette expédition au chef d'escadre Ternay d'Arsac, ancien gouverneur de l'île de France; puis le ministre se décida pour un autre commandant, le marquis de Vaudreuil, capitaine de vaisseau.

1. Voir l'Appendice VI.

2. A. M., B¹ 149.

Ses instructions, en date du 28 novembre 1778, lui assignaient pour objet « la conquête des forts et comptoirs du Sénégal, ainsi que la destruction des établissements appartenant à l'Angleterre depuis ce fleuve jusqu'à Sierra-Leone. » Le duc de Lauzun, « colonel du corps des volontaires étrangers de la Marine », était chargé de l'attaque des forts et du commandement des troupes de débarquement, comme gouverneur du Sénégal. Un théâtre de plus s'ouvrait pour la guerre d'outre-mer.

Les bâtiments placés sous les ordres de Vaudreuil avaient été armés à Rochefort et Brest ; ils se réunirent dans la rade de Quiberon et y prirent la mer, le 25 décembre 1778. C'étaient deux vaisseaux de ligne, le *Fendant*, que montait Vaudreuil, le *Sphinx*, deux frégates, quelques corvettes et une douzaine de bâtiments de transport ¹.

Après avoir mouillé au cap Blanc, Vaudreuil et Lauzun se présentèrent devant les différents postes anglais. L'occupation s'en fit sans peine. Le 30 janvier 1779, le gouverneur de Saint-Louis du Sénégal livrait le fort et la ville à Lauzun. Les frégates occupèrent aussi les divers comptoirs de la Gambie, de Sierra-Leone et de la côte de Guinée jusqu'à la Volta. Le chevalier de Pontevès Gien avait conduit ces diverses opérations avec la *Résolue*, puis il avait rallié à la Martinique le *Fendant* et le *Sphinx*. Les commandants de ces deux vaisseaux, Vaudreuil et Soulanges, étaient repartis du Sénégal, le 4 mars, tandis que Lauzun organisait sa conquête, avant de repasser lui-même en France. Le 26 avril, ils rejoignaient à la Martinique l'escadre de d'Estaing.

Depuis son échec à Sainte-Lucie, le vice-amiral avait

1. Voir l'Appendice VI.

regagné la rade de Fort-Royal; il avait profité de son inaction forcée pour remettre en état ses vaisseaux, qui tenaient la mer depuis neuf mois. Il avait songé à reprendre, au mois de janvier 1779, l'expédition de la baie du Carénage; la jonction des forces de Byron et de Barrington l'en avait détourné. Cependant la situation des Anglais, dans leur conquête récente, n'était pas bonne. Des lettres d'un Français de Sainte-Lucie informèrent d'Estaing qu'ils étaient réduits, par la maladie ou la désertion, au nombre de deux mille six cents au plus, qu'ils avaient évacué les ports et s'étaient retirés au morne Fortuné. Elles étaient touchantes par l'ardeur des sentiments patriotiques de leur auteur ¹. « Venez, brave chef, qui devez être un de ceux qui nous délivrera (*sic*) de nos persécuteurs. Nous nous joindrons à vous pour les en chasser. Vous serez, mon brave général, un second Messie pour nous... Oh! ma patrie, ma chère patrie, quand serai-je votre citoyen, et quand pourrai-je servir mon roi légitime? »

Dans l'espoir de hâter le jour de la revanche, d'Estaing faisait faire par ses officiers de petites croisières; la disposition des Antilles se prêtait à merveille à ce genre d'opérations.

Un lieutenant de vaisseau, dont l'amiral faisait beaucoup de cas, le chevalier Trolong Du Romain, exécuta, le 24 février (1779), avec la corvette la *Lively*, un heureux coup de main sur la partie française de la petite île de Saint-Martin, qui avait été occupée par les Anglais.

Quatre jours plus tard, l'île voisine de Saint-Barthélemy fut reprise de même par Du Chilleau de La Roche et Grenier, qui avaient embarqué sur leurs frégates, la *Dili-*

1. Livier, de Sainte-Lucie. Au Dauphin, 27 mars 1779. A. M., B⁴ 311.

gente et la *Boudeuse*, quatre-vingt-dix hommes de la garnison de la Guadeloupe.

D'Estaing résolut de confier à Du Romain une expédition plus intéressante, qui pouvait être la préface de la reprise de Sainte-Lucie. L'île la plus voisine de Sainte-Lucie, du côté du sud, est l'île de Saint-Vincent. Occupée, au xvii^e siècle, par des colons français, puis abandonnée plus tard, elle avait été cédée par la France à l'Angleterre, lors du traité de Paris. Les Français de la Martinique avaient conservé des intelligences avec les Caraïbes de cette île; d'Estaing put en profiter pour son projet de conquête. Il dressa des instructions très minutieuses. Le chevalier de Brach devait appareiller de la Martinique, le 9 juin au soir, avec deux vaisseaux, le *Vengeur* et le *Sagittaire*, deux frégates, la *Chimère* et l'*Aimable*, pour donner le change sur l'opération et dissimuler le départ de Du Romain; celui-ci appareillerait en même temps avec la *Lively* et le *Lys* et quatre petits bâtiments, portant en tout quatre cents soldats ou volontaires.

Le programme s'exécuta comme il avait été établi, sans que les Anglais de Sainte-Lucie aient eu l'air de s'en apercevoir. La traversée de la Martinique à Saint-Vincent avait cependant demandé près de huit jours, faute de vents favorables. Le 17 juin vit l'arrivée des Français et leur succès. Très bien secondé par M. de Canonge, commandant des troupes de débarquement, Du Romain, après une première tentative infructueuse, avait occupé Kingstown, la capitale de Saint-Vincent. Une capitulation en règle fit passer l'île sous le pavillon français. D'Estaing nomma gouverneur général de Saint-Vincent M. Du Montet, colonel d'infanterie; il écrivit au ministre qu'il était indispensable que cette nouvelle conquête fût totalement indépendante du marquis de Bouillé. Il signalait avec les plus grands éloges la conduite de Du Romain, et deman-

dait pour lui le grade de capitaine de vaisseau. Il l'estimait au point de dire de lui : « Il sera un Du Guay-Trouin, surtout si vous lui confiez de bonne heure le commandement d'un vaisseau. » Une mort prématurée ne devait pas permettre à ces espérances de se réaliser.

La fortune se décidait enfin à sourire à d'Estaing. Dix jours après la prise de Saint-Vincent, une flotte de quarante-cinq transports ou bâtiments marchands entra à Fort-Royal, sous l'escorte de cinq vaisseaux et de trois frégates ; ces forces étaient commandées par le chef d'escadre La Motte-Picquet, qui avait son pavillon sur l'*Anibal* ¹. Au commencement de l'année 1779, on armait à Brest une escadre de cinq vaisseaux à destination des Indes ; le chevalier de Ternay, qui n'avait pas eu le commandement de l'expédition du Sénégal, devait avoir le commandement de celle-ci ; il avait même reçu ses instructions, en date du 8 février. Sur ces entrefaites arriva en France la nouvelle de l'échec de d'Estaing à Sainte-Lucie. Comme le fort de la guerre était à cette époque aux Antilles, il parut imprudent d'envoyer des forces dans une direction nouvelle ; on destina donc aux Antilles les vaisseaux qui devaient aller dans l'Inde. Le changement de destination amena par contre-coup le choix d'un nouveau chef. La Motte-Picquet reçut, à la place de Ternay, le commandement de cette division navale.

Parti de Brest le 1^{er} mai, La Motte-Picquet avait touché à la Rochelle pour joindre à son convoi quelques navires marchands. La traversée s'était faite avec lenteur, sans incident notable, sauf un combat, à la hauteur des côtes d'Afrique, entre la *Blanche*, du lieutenant de vaisseau La Galissonnière, et le vaisseau anglais le *Jupiter*, auquel la

1. Voir l'Appendice VI.

frégate française reprit un bâtiment du convoi. A vingt lieues de la Martinique, la *Diligente*, de Du Chilleau, envoyée à la découverte par d'Estaing, avait rejoint la division de La Motte-Picquet. Le 27 juin (1779), le convoi et les vaisseaux de guerre faisaient leur entrée dans la rade de Fort-Royal.

La joie fut grande à la Martinique. « Le convoi est arrivé, écrit d'Estaing ; ces quatre mots disent tout. » Dépourvue de ressources, l'île attendait impatiemment des secours ; le nom de celui qui les avait amenés semblait un gage de victoire. Le chef d'escadre La Motte-Picquet, qui avait commencé à servir en 1735 à moins de quinze ans et qui comptait alors quarante-quatre ans de services, jouissait dans la marine d'une estime méritée. En 1777, il avait fait plusieurs croisières avec le *Robuste*, pour purger le golfe de Gascogne des corsaires anglais qui l'infestaient ; en 1778, capitaine de pavillon du duc de Chartres sur le *Saint-Esprit*, il avait pris part à la journée d'Ouessant. Deux années de campagnes très dures aux Antilles et sur les côtes d'Amérique allaient mettre le sceau à sa réputation militaire.

A peine arrivé à Fort-Royal, La Motte-Picquet reçut l'ordre de d'Estaing de reprendre la mer tout de suite. Comme le vice-amiral devait le dire avec raison dans ses notes sur le chef d'escadre, « partir trois jours après une longue traversée, malgré le besoin d'eau et de rafraîchissements et sans avoir égard au nombre de ses malades, est une des plus belles actions maritimes qu'un officier général puisse faire. » D'Estaing voulait, en effet, battre le fer. La prise de la Grenade fut le fruit de ses combinaisons militaires et de l'extrême rapidité de La Motte-Picquet à se conformer aux ordres de son chef.

Fort de vingt-cinq voiles, l'escadre française quitta la

rade de Fort-Royal le 30 juin. L'amiral avait songé à aller attaquer la Barbade ; avec la Martinique, Saint-Vincent et la Barbade, il pouvait établir une sorte de blocus autour de Sainte-Lucie, qui n'aurait pas tardé à retomber entre ses mains. Les vents d'est-nord-est, qui soufflaient en persistance, s'opposèrent à ce dessein. Forcé de modifier son plan, il fit mettre le cap sur la Grenade.

Le 2 juillet, on était arrivé dans les eaux de cette île. L'amiral fit aussitôt jeter l'ancre devant l'anse Molinier, hors de la portée du canon des batteries de la côte. Le signal fut fait de mettre à la mer les bâtiments à rames et de débarquer. D'Estaing, qui avait le premier mouillé son vaisseau, fut débarqué le premier. Trois divisions, d'un total de douze cents hommes, se formèrent à terre, sous les ordres du comte Arthur Dillon, du vicomte de Noailles et du comte Édouard Dillon. Gardant le commandement en chef de toutes ces forces, d'Estaing, aussitôt la nuit venue, prit ses dispositions pour attaquer les ouvrages du morne de l'Hôpital, où le gouverneur Macartney s'était retiré avec la garnison anglaise. Une fausse attaque, faite par quelques-uns des vaisseaux sur un point voisin de la côte, permit aux troupes de se glisser à l'intérieur du pays, sans être aperçues. Le 3, les positions des Anglais étaient enlevées après un assaut furieux, où d'Estaing, combattant en personne, se couvrit de gloire¹. Macartney, qui se voyait perdu, demanda à capituler. D'Estaing refusa ; le gouverneur fut obligé de se rendre à discrétion. Le 4 juillet, vers quatre heures du soir, l'amiral prit possession de la Grenade au nom du roi de France.

1. Plusieurs estampes du temps ont reproduit un épisode qui fut très populaire. Houradour, sergent de grenadiers au régiment de Hainault, venait, sous les yeux de d'Estaing, de sauver la vie à M. de Vence, à qui un Anglais voulait reprendre un drapeau ; d'Estaing embrassa Houradour et le fit officier.

Les Français commençaient à occuper en ordre les divers quartiers de l'île, quand, dans la matinée du 5, d'Estaing fut avisé qu'une escadre ennemie était passée à la vue de Saint-Vincent et qu'elle paraissait venir sur la Grenade. Il se crut sans doute en parfaite sécurité ; car il ne prit aucune disposition pour parer à ce danger.

L'escadre qui venait d'être signalée était celle de Byron. L'amiral anglais avait appris à Saint-Christophe la perte de Saint-Vincent ; il en avait appareillé presque en même temps que les Français appareillaient de la Martinique. Chemin faisant, une autre nouvelle fâcheuse lui était arrivée : les Français venaient de se porter devant la Grenade. Son parti fut pris aussitôt de gagner lui-même les côtes de cette île ; il pensait y arriver encore à temps pour la mettre à couvert.

Le 6, à deux heures et demie du matin, sur des signaux transmis par les frégates, d'Estaing ordonna d'appareiller ¹ ; le calme empêcha cette manœuvre et ses vaisseaux restèrent dans un assez grand désordre. Au jour, on eut connaissance de vingt et un vaisseaux qui faisaient route vers la Grenade, avec une cinquantaine de bâtiments de transport. La tête de l'escadre française venait à peine de se former en ordre de bataille qu'elle fut jointe par les premiers vaisseaux de l'avant-garde ennemie ; le combat commença à bord opposé. Les Anglais avaient pris une direction qui aurait dû leur coûter cher : ils s'avançaient au plus près de la côte, entre les Français et la terre, pour aller mouiller dans la baie de Saint-Georges, qu'ils ne croyaient pas déjà occupée par l'ennemi. Au cours de cette évolution, il y eut un violent

1. Une gravure en couleurs du temps, « Plan du combat naval de la Grenade » (Cabinet des estampes de la Bibliothèque nationale : Histoire de France, année 1779), indique six positions successives pour les escadres de d'Estaing et de Byron.

combat d'artillerie ; plusieurs vaisseaux anglais éprouvèrent des avaries très graves et coururent le risque d'être jetés à la côte. Ils purent cependant se sauver ; car l'arrière-garde de d'Estaing n'avait pas eu le temps de se former, et dix de ses vaisseaux, restés par le travers les uns des autres, assistèrent à cette phase de la bataille, sans pouvoir y prendre part.

Les deux lignes avaient fini par se dépasser. Byron croyait sa manœuvre hardie couronnée de succès, puisque ses vaisseaux de tête arrivaient à Saint-Georges. A sa profonde surprise, il vit le pavillon français flotter sur le fort et ses vaisseaux accueillis à coups de canon. Aussitôt, il fit le signal de revirer vent arrière, pour échapper au piège où il avait failli se faire prendre. Au même moment, l'arrière-garde française commençait à se former ; par la manœuvre des Anglais, elle courut le risque d'être doublée. *L'Annibal*, de La Motte-Picquet, qui était en serre-file, fut extrêmement maltraité ; le chef d'escadre fut blessé à la cuisse ; il y eut à bord de son vaisseau cinquante-neuf morts et quatre-vingt-dix blessés, dont la plupart ne survécurent pas à leurs blessures. « Tous, disait-il, en parlant des officiers et des équipages, se sont comportés en héros. »

Cependant, en forçant de voiles, l'arrière-garde française échappa au danger qui la menaçait. Par l'énergie de son feu, elle désempara quatre vaisseaux anglais, le *Monmouth*, le *Cornwall*, le *Grafton*, le *Lion*, qui avaient menacé de la doubler ; ces quatre vaisseaux virèrent de bord pour venir prendre leur poste dans l'arrière-garde ennemie. Les deux escadres formèrent alors deux lignes parallèles, le cap au nord ; le combat recommença.

Jusqu'à ce moment, d'Estaing était resté sur la défensive, suivant la tactique dont trop de marins français se faisaient une règle générale, et il n'avait qu'imparfaite-

ment tiré parti de la manœuvre téméraire de son ennemi. Les conditions de la bataille, dans cette phase nouvelle, étaient sensiblement plus favorables pour les Français : à peu près tous leurs vaisseaux étaient en ligne ; leurs avaries, de peu d'importance, ne portaient que sur un ou deux bâtiments. La situation de Byron, au contraire, était très critique. En dehors des quatre vaisseaux désemparés par l'arrière-garde française, trois autres vaisseaux se trouvaient à une lieue en arrière et à peu près isolés. Ainsi, sur ses vingt et un vaisseaux, l'amiral anglais pouvait en considérer sept comme très compromis, sinon comme perdus ; la marche des quatorze qui étaient demeurés intacts se trouvait par suite ralentie ; enfin, il avait le souci de son convoi.

L'auteur de *l'Influence de la puissance maritime dans l'histoire*, qui a fait une critique approfondie de la bataille du 6 juillet 1779 ¹, dit que d'Estaing avait à ce moment trois manières de profiter de ses avantages. Il pouvait faire virer son avant-garde par la contremarche, et se placer ainsi entre le convoi et les vaisseaux de guerre ; par cette manœuvre, il se rendait maître ou de prendre le convoi ou de chasser les vaisseaux, qui auraient été enfermés entre sa propre armée et la côte, ou mieux encore de faire l'une et l'autre opération. Il avait pour chef de file Suffren ; faire le signal de cette manœuvre au commandant du *Fantasque*, qui, après avoir très violemment canonné l'escadre anglaise à son passage pendant une heure et demie, restait immobile sans rien faire, à cause de la trop grande distance, c'était courir à la victoire la plus éclatante. En second lieu, d'Estaing pouvait faire signal de virer sur place, pour courir tous à la fois sur l'ennemi et engager une action générale, où la supériorité du nombre devait

1. MAHAN, traduction BOISSE, p. 401-406.

certainement le servir. Enfin, il pouvait concentrer toute son attaque sur les vaisseaux désemparés ou isolés ; la victoire eût été moins étendue, mais elle eût été plus certaine encore.

L'amiral français n'exécuta aucune de ces trois combinaisons. Comme il sentait la gravité du reproche qu'on pouvait lui adresser, de n'avoir pas viré par la contremarche, il s'excusa ainsi auprès du ministre de ne pas l'avoir fait. « On vous écrira que, si j'avais fait virer vent devant par la contremarche, lorsque l'armée anglaise a eu dépassé celle du roi, l'armée anglaise eût été coupée. Je pense le contraire. Si je l'avais fait, notre ligne informe aurait été coupée, beaucoup de nos vaisseaux étant trop sous le vent. Un grand mouvement, une évolution lente et dangereuse, exigent au moins qu'on soit en ordre avant de les hasarder. J'aurais tout risqué et je n'aurais rien gagné. Mais ce qui tranche le point de difficulté, c'est que M. de La Motte-Picquet et plusieurs autres vaisseaux, pleins d'ardeur et de zèle, n'ont pu virer que deux heures après que j'ai eu fait le signal, tant ils étaient dégréés. » Il semble que cette manière de se justifier devienne une critique de plus à l'adresse de d'Estaing. Ses vaisseaux, dit-il, n'étaient pas suffisamment en ordre pour pouvoir faire la manœuvre en question. Il ne se serait pas mis dans cette position fâcheuse, s'il avait pris ses dispositions de combat la veille, dans cette journée du 5, où il avait été prévenu, vingt-quatre heures à l'avance, de l'arrivée des Anglais.

Quoi qu'il en soit, d'Estaing se borna, vers trois heures de l'après-midi, à faire virer tous ses bâtiments et à courir au sud. Même manœuvre à ce moment du côté des Anglais, qu'ils ne purent d'ailleurs exécuter que d'une manière imparfaite. Le *Monmouth*, qui était hors d'état de manœuvrer, ainsi que le *Grafton* et le *Cornwall*, conti-

nuèrent à courir au nord : passant au vent de la ligne française, ils reçurent une fois de plus la bordée de plusieurs vaisseaux ; du moins, ils purent s'échapper. Le *Lion* se sauva dans une autre direction ; il parvint à passer en avant de l'escadre de d'Estaing ; il put ainsi se retirer jusqu'à la Jamaïque, sans avoir été poursuivi pendant cette longue distance d'un millier de milles, où il navigua tout seul. Vers quatre heures du soir, le combat finissait, les Anglais étant parvenus à s'élever au vent. Au soleil couchant, ils étaient à plus de deux lieues.

Le lendemain matin, on aperçut encore quelques bâtimens du convoi, qui furent pris, dont un transport où se trouvaient cent cinquante soldats. D'Estaing mouilla dans le port de Saint-Georges et répara ses avaries, autant que les ressources de l'endroit le permettaient.

L'état des pertes des Français, certifié par le chevalier de Borda, donne cent soixante-seize tués et sept cent soixante-treize blessés, soit en tout neuf cent quarante-neuf hommes hors de combat. (Le 3 et le 4, à l'assaut des fortifications de terre, ils avaient eu cent six tués et blessés.) Parmi les morts, on regrettait la perte de trois capitaines de vaisseau, — Desmichels Champorcin, de la *Provence*, Ferron Du Quengo, de l'*Amphion*, Montaut, du *Fier Roderique* ¹, — de cinq lieutenants de vaisseau, dont le

1. Le *Fier Roderique*, de soixante canons, était le plus fort bâtiment de la flotte que Beaumarchais avait armée à l'occasion de la guerre. Il se nommait l'*Hippopotame*, quand il avait été acheté au gouvernement. Après l'avoir fait complètement radoubé, l'auteur du *Barbier de Séville* l'avait baptisé d'un nom qui était un peu le sien ; car ce nom rappelait la raison sociale, Roderigue Hortalez et C^{ie}, sous laquelle il avait fondé sa grande maison de commerce franco-américaine. Pour le commandant Montaut, il avait obtenu de Sartine le brevet de capitaine de brûlot. Le *Fier Roderique*, parti pour l'Amérique en convoyant dix bâtimens de commerce, s'était trouvé par hasard à la journée de la Grenade ; il y avait fait vaillamment son devoir. Le futur amiral Ganteaume, qui

second du *Fantasque* ¹. Suffren avait eu, à son bord, vingt-deux morts et quarante-trois blessés. « Je ne vous dis rien du *Fantasque*, écrivait-il ²; mais, ayant attaqué à un poste d'honneur qui ne lui était pas destiné et, pendant une heure et demie, essuyé le feu des vingt et un vaisseaux, les gens désintéressés en diront du bien, et ses ennemis, s'il en a, n'oseront pas en dire du mal. »

Les Français avaient tiré vingt mille six cent quatre-vingt-dix-neuf coups de canon; le chiffre le plus fort était celui du *Fantasque*, seize cent cinquante-quatre. Aussi, un jeune volontaire du *Diadème*, adressant à sa « chère maman » une curieuse relation de cette journée ³, écrivait : « Voilà le premier combat que je vois, mais je vous réponds que, pour le premier, il a été bon. De l'aveu de tout le monde, il a été très meurtrier. Celui d'Ouessant n'est qu'une escarmouche en comparaison. Les boulets tombaient à bord et sifflaient comme grêle. Un combat est une belle chose, mais c'est après. »

L'abandon par Byron du champ de bataille, la prise d'un transport, l'occupation définitive de la Grenade ne laissent point de doute sur l'issue de la journée du 6 juillet : la victoire avait été à l'armée navale du roi de France. La nouvelle, qui en fut connue à la cour deux mois plus tard ⁴, y causa une grande joie, surtout parce qu'elle tem-

faisait partie du corps d'officiers levé et payé par Beaumarchais, servait à bord du *Fier Roderigue* comme « chef de prise ». L. DE LOMÉNIE, *Beaumarchais et son temps*, t. II, p. 156, 162-167, 566. — Beaumarchais écrivit à Sartine (août 1780) pour obtenir de faire réparer le *Fier Roderigue* dans un des bassins de Rochefort. A. M., B¹ 93.

1. « J'ai le cœur navré, écrivait Suffren, de la perte de mon second, le chevalier de Campredon, qui jouait si bien du piano forte. »

2. Lettre du 10 juillet 1779.

3. Lettre de Besson de Ramazane. A. M., B¹ 164.

4. D'Estaing l'avait fait porter à Versailles par le commandant

pérait un peu l'amertume causée par l'échec de la campagne de d'Orvilliers dans la Manche. Un *Te Deum* solennel fut chanté à Notre-Dame de Paris, le 12 septembre ; les Parisiens illuminèrent leurs maisons ¹. On se rendait compte cependant que la bataille de la Grenade ne pouvait pas avoir beaucoup d'influence sur l'issue des hostilités ².

Aux Antilles, dans l'escadre française, les éloges qui étaient adressés à d'Estaing étaient sans restriction pour sa bravoure et pour la manière dont il avait opéré le débarquement et enlevé en personne, le 4 juillet, les fortifications du morne de l'Hôpital ; mais ils se mêlaient de critiques, quand il s'agissait de ses manœuvres navales dans la journée du 6.

Une relation anonyme du combat de la Grenade, qui doit être de l'un des officiers de d'Estaing ³, se termine par cette appréciation : « Nous avons vu finir une journée qui devait être glorieuse pour la marine, avantageuse pour l'État et nos alliés, sans avoir tiré le plus petit avantage de notre nombre supérieur, des positions que nous avons eues d'écraser l'escadre de Byron, de nous emparer de son convoi... Jamais, au grand jamais, la France ne trouvera une si belle occasion. » Un autre jugement emprunte une autorité toute particulière au nom de son auteur et à ses excellentes relations avec l'amiral ; c'est

de la *Diligente*, Du Chilleau de La Roche. A bord de cette frégate était arrivé le gouverneur anglais de la Grenade, Macartney ; il fut interné à Limoges.

1. Une estampe du temps représente deux soldats, de bonne humeur, portant des drapeaux anglais et une grenade qui montre ses grains rouges. La légende dit :

Les rieurs sont pour nous, l'Anglais est bien malade,
Et grâce au Destin, nous tenons la Grenade.

2. C'était le sentiment de Marie-Antoinette. ARNETH et GEFFROY, *Correspondance entre Marie-Thérèse et Mercy-Argenteau*, t. III, p. 355.

3. A. M., B¹ 163.

celui de Suffren. « Le général, dit le commandant du *Fantastique* ¹, s'est conduit par terre et par mer avec beaucoup de valeur. La victoire ne peut lui être disputée; mais, s'il avait été aussi marin que brave, nous n'aurions pas laissé échapper quatre vaisseaux démâtés. »

« S'il avait été aussi marin que brave. » Le mot est à retenir; c'est le marin par excellence qui l'a dit. Il y avait chez d'Estaing — il faut le reconnaître — une insuffisance professionnelle, à laquelle le génie même n'aurait pu que très imparfaitement suppléer. L'ancien lieutenant général des armées de terre avait été bombardé vice-amiral, sans avoir eu le temps de compter les échelons de la hiérarchie. Il n'était pas passé par cette initiation quotidienne qui paraît longue parfois à l'impatience de l'enseigne ou du lieutenant de vaisseau, surtout quand on sent dans sa poitrine un cœur qui ne bat que pour deux passions, la patrie et la mer; sans cette initiation qui forme peu à peu l'officier au maniement d'une frégate, d'un vaisseau de ligne, d'une escadre, qui lui donne la véritable conception de la guerre navale, les dons naturels les plus beaux risquent de demeurer stériles.

D'Estaing avait des qualités, des parties de capitaine, comme aurait dit Saint-Simon, de la bravoure, de l'énergie, en particulier un remarquable discernement des hommes : il a noté la plupart de ses officiers avec une vérité frappante. Mais il n'avait pas manié encore ces grandes escadres qu'il fut tout à coup appelé à commander. Surtout il n'avait pas acquis la conviction que le rôle des vaisseaux de guerre n'est pas de transporter des compagnies de débarquement avec lesquelles un amiral fait des opérations à terre, comme il le fit à Sainte-Lucie, à la Grenade, à Savannah. Autre est la fonction d'une

1. Lettre du 10 juillet 1779.

flotte de transports, autre est la fonction d'une escadre de vaisseaux. La fonction d'une escadre est de détruire les vaisseaux ennemis, c'est-à-dire de conquérir la mer.

Que l'on ne songe pas à expliquer la conduite de d'Estaing dans l'affaire de la Grenade, en disant que son objectif était la conquête de l'île, et que s'il s'était mis à la poursuite de l'escadre de Byron, il aurait risqué de perdre les résultats qu'il avait obtenus par ses opérations de débarquement. Cette manière de raisonner supposerait l'ignorance d'un principe de stratégie navale qui a une valeur absolue : la vraie conquête est celle qui est assurée par la prépondérance sur mer. D'Estaing pouvait enlever par d'heureux coups de main, si bien conduits qu'on les suppose, toutes les Antilles les unes après les autres; l'empire de cet archipel ne lui aurait appartenu, comme il appartient en 1782 au vainqueur des Saintes, que si ses escadres avaient été maîtresses de la mer. Aussi est-on en droit de lui reprocher de n'avoir pas essayé de détruire l'escadre de Byron dans la journée du 6 juillet; son devoir, tel que la stratégie le lui imposait, était de prendre vigoureusement l'offensive et de poursuivre sans merci un ennemi qui avait commis la grande faute de s'offrir à ses coups.

On pourrait aussi lui reprocher de n'avoir pas tiré parti de sa victoire même et de n'avoir pas occupé la principale position des Anglais aux Antilles. La Jamaïque était sans défense; l'amiral Parker, qui était à Kingston, s'attendait à l'arrivée imminente de d'Estaing; pendant plusieurs jours, la moindre barque signalée au loin fut prise pour son avant-garde; les colons se disposaient à lui rendre les clefs de l'île ¹. D'Estaing ne parut pas.

Le vainqueur de la Grenade demanda au ministre des récompenses pour ses collaborateurs, qui avaient tous

1. *Mémoires* du duc DES CARS, 1890; t. I, p. 204-205.

vaillamment fait leur devoir. « Généraux, officiers et soldats se sont conduits de même; ils sont tous dignes du maître que nous servons, des bontés du roi et des vôtres. » Comme il savait que l'affaire de Sainte-Lucie lui avait valu bien des critiques, qu'on avait même paru douter de son courage, et que, dans l'affaire de la Grenade, il avait agi sans ordres et même contre les ordres : « Mes fautes, mes crimes, disait-il au ministre ¹, ne peuvent influer sur les belles actions des autres. » En demandant des croix et des promotions pour ses officiers, il ajoutait, avec une ironie qui frisait un peu l'insolence : « Daignez, monseigneur, par pitié, faire en sorte que le même courrier qui m'ordonnera de me rendre à la Bastille m'apporte en même temps cette consolation. »

Les instructions de d'Estaing lui enjoignaient de prendre les Antilles anglaises, mais pour en détruire les fortifications, les plantations et les abandonner ensuite. Ce n'était pas son avis. De la rade de Saint-Georges, à la Grenade, à bord du *Languedoc*, il écrivit au ministre (12 juillet) : « J'ai toute ma vie été très obéissant. Cependant, je garde la Grenade. La flotte anglaise battue et l'hivernage vous laisseront, si malheureusement vous le voulez encore, le temps d'envoyer l'ordre d'évacuer; nos bras, nos cuisses seront remises, et les anciens Français pourront peut-être se sauver. Jusque-là, M. de Durat ² sera un défenseur excellent. » Une garnison de deux mille hommes était nécessaire, d'après lui, pour assurer la possession de la Grenade. Que le gouvernement expédie, sans tarder, quatre mille hommes aux îles du Vent, et cet hiver on aura la paix. L'amiral qui demandait des régiments, pour renforcer les garnisons des îles, au lieu de demander des vais-

1. Lettre du 12 juillet 1779.

2. Colonel en second du régiment de Cambrasis.

seaux, restait fidèle à sa conception erronée de la stratégie navale.

D'Estaing continua ses conquêtes en mettant la main sur l'ensemble des Grenadines, petites îles qui forment comme un pont entre Saint-Vincent et la Grenade. Suffren procéda à cette annexion avec une division composée du *Fantasque*, du *Sagittaire*, — vaisseaux inséparables, comme leurs capitaines, Suffren et d'Albert de Rions, — et des frégates la *Fortunée* et la *Lively*. Carriacou, la principale des Grenadines, fut occupée le 14 juillet au soir; au premier coup de canon, le pavillon anglais avait été amené. L'île voisine de l'Union avait eu le même sort. De son côté, le gouverneur de Saint-Vincent, Du Montet, occupait les îles Bequia les plus septentrionales de ce petit archipel. En rendant compte de ces annexions, l'amiral écrivait au ministre ¹ : « Le zèle, les talents et la valeur qui caractérisent M. le commandeur de Suffren avaient décidé à le charger de cette opération. Il regrette de n'avoir eu que l'occasion de prouver son exactitude en la remplissant aussi promptement, et en empêchant qu'il ait été commis le plus petit désordre dans des lieux qui se rendaient à discrétion. »

A cette date, mi-juillet, le drapeau français flottait sur toutes les îles du Vent, depuis la Guadeloupe jusqu'à la Grenade; il ne manquait à cette ligne insulaire, pour qu'elle fût continue, que l'île de Sainte-Lucie. La paix de 1783 devait la rendre à la France, mais en lui faisant perdre la Dominique, Saint-Vincent, les Grenadines et la Grenade.

D'Estaing avait débarqué à Saint-Georges le matériel et les hommes dont il pouvait disposer pour la conservation de sa récente conquête; puis il avait appareillé le 15 juil-

1. Lettre du 21 août 1779.

let. Il mouillait le 19 à la Guadeloupe. Il y fut rejoint par la petite division de Suffren, restée en arrière pour l'opération des Grenadines. Il ne s'arrêta à la Guadeloupe que le temps d'embarquer le nombre d'hommes nécessaire pour compléter ses équipages. Il avait songé à un moment à tenter un coup de main sur Saint-Christophe ; mais il renonça à ce projet en apprenant que toute l'escadre de Byron s'y était retranchée depuis le combat de la Grenade. Du moins, il voulut défier les Anglais. « La dignité du pavillon du roi a paru exiger, dit-il, que son armée fût offrir à ses ennemis l'occasion de prendre leur revanche et qu'en constatant encore davantage la défaite de l'amiral Byron, nous fussions nous assurer par nous-mêmes de ses pertes et de sa position. »

En cinglant de la Guadeloupe vers Saint-Christophe, l'escadre française passa au vent de l'île de Montserrat. La Motte-Picquet, qui montait l'*Annibal*, défila sous les batteries anglaises ; canonné par elles, il serra la côte et les réduisit au silence.

Marchant sur une seule ligne, en ordre de bataille, le *Robuste*, du comte de Grasse, à sa tête, l'armée arriva, le 22 juillet, devant le mouillage de la Basse-Terre de Saint-Christophe. Elle y trouva vingt vaisseaux embossés sous la protection des batteries de terre. Elle défila lentement devant l'ennemi, qui resta immobile. Le surlendemain 24, elle recommença son défilé de bravade ; même immobilité chez les Anglais. Sur ces entrefaites, d'Estaing fut rejoint par un convoi qui venait de la Guadeloupe ; il prit alors le parti de continuer sa route. Il était satisfait de sa démonstration platonique devant Saint-Christophe ; il y voyait comme la consécration de sa victoire du 6 juillet.

La dépêche qu'il écrivait à ce sujet à Vergennes ¹ peut

1. Le 21 août 1779. DONIOL, *Ibid.*, t. IV, p. 295.

donner une idée de son genre d'esprit : « Monseigneur, Beaucoup plus de bruit que de besogne n'est que trop souvent le produit net des combats navaux. Nous avons été, après celui de la Grenade, le plus tôt que nous avons pu au débotté de l'armée anglaise ; l'amiral Byron n'avait pas fini sa toilette. Après nous être informé très oculairement de ce que nous appelons à la mer ses avaries, qui nous ont paru fort considérables, nous avons eu la politesse d'attendre pendant deux jours, dans son antichambre. Les ouragans de l'hivernage auraient pu nous y nuire. » Faut-il dire que le rude métier d'amiral ne consiste pas à attendre pendant deux jours « dans l'antichambre » que l'ennemi ait « fini sa toilette » ? La guerre ne se fait pas avec des politesses à la Fontenoy.

En passant à Saint-Christophe, d'Estaing apprit que deux vaisseaux anglais, en fort mauvais état, étaient au mouillage à la petite île de Saba ; mais ils étaient couverts à ses yeux par le pavillon hollandais, et il craignit d'égarer son propre convoi en se détournant de sa route. Sans autres incidents, il atteignit Saint-Domingue ; le 31 juillet, il jetait l'ancre dans la rade du Cap.

L'escadre française, on se le rappelle, avait quitté la rade de Boston le 4 novembre 1778. Depuis son départ, la situation militaire aux États-Unis avait pris une très fâcheuse tournure pour les « insurgents ». Lors de sa présence sur les côtes de l'Amérique du Nord, elle n'avait pas rendu à la cause américaine tous les services qu'on aurait pu en attendre ; du moins, elle avait comme paralysé les mouvements des Anglais. Mais, depuis le mois de novembre, la mer était libre, c'est-à-dire qu'elle appartenait sans conteste à l'ennemi ; la jeune république, qui avait à peine quelques régiments de miliciens, ne disposait pas d'un seul navire de guerre. Aussi les Anglais, libres de se mouvoir, de se porter par mer des côtes du

Massachusetts à celles de la Géorgie, bloquaient, pour ainsi dire, l'ensemble des treize États; ils pouvaient faire des descentes de tous côtés et intercepter les communications par terre. New-York, qui leur appartenait toujours, leur permettait de dominer au cœur même de la république. A l'extrême sud, la Géorgie avait été envahie, en décembre 1778; la Caroline du Sud était sur le point d'être occupée et l'ensemble des États, d'être tourné par une invasion allant du sud au nord.

Gravement préoccupé de ces dangers, devant lesquels il se sentait impuissant, le Congrès se tourna vers l'amiral français. Il lui fit écrire par Gérard de Rayneval, le représentant de la France, pour lui demander le concours de quatre vaisseaux de ligne et d'un corps de troupes; on pensait que ces forces suffiraient pour délivrer Savannah, dont les Anglais avaient fait leur grande place de guerre en Géorgie. A cette demande, datée du 26 janvier 1779, d'Estaing répondit, de la Martinique, le 9 mars, qu'il ne pouvait rien détacher de ses forces. La malheureuse affaire de Sainte-Lucie l'enchaînait aux Antilles. Il espérait toutefois se conformer, mais plus tard, à ses diverses instructions, « qui lui prescrivaient le dévouement pour les intérêts des États-Unis. » Il pensait qu'il serait à la fin de mai devant la Caroline méridionale, en juin à la Delaware, et il parlait de conquérir Halifax et Terre-Neuve; mais il disait à Rayneval : « Tout dépend de vous : des vivres. »

Malgré les espérances d'intervention militaire qu'elle laissait entrevoir, la lettre de d'Estaing avait bien le caractère d'un refus. Cependant la fortune avait cessé de tenir rigueur à l'amiral; la prise de Saint-Vincent, surtout celle de la Grenade avaient été des compensations à la perte de Sainte-Lucie; depuis la bataille navale du 6 juillet, le pavillon français l'emportait décidément aux Antilles.

Les ordres que La Motte-Picquet avait apportés à d'Estaing lui enjoignaient de revenir en France avec ses propres vaisseaux, et de laisser aux Antilles les divisions de Grasse et de La Motte-Picquet ; les succès qu'il venait de remporter coup sur coup lui parurent annuler ces ordres. Arrivé à Saint-Domingue, il y avait trouvé de nouveau un appel pressant des Américains. Il prit le parti de s'y rendre. Il avait le légitime désir d'effacer par une grande victoire remportée aux États-Unis le souvenir de ses insuccès de l'année précédente.

Le 12 août, un ordre de l'amiral fut communiqué aux commandants par le chevalier de Borda ; deux lieux de rendez-vous étaient assignés, en cas de séparation et suivant les circonstances : Charleston dans la Caroline du Sud, Boston dans le Massachusetts.

Le 16 août, toute l'armée navale appareillait du Cap Français en cinglant vers le nord-ouest ¹. En route, le 21, « en dehors du débouquement anglais », d'Estaing informait Vergennes et Sartine de la décision qu'il venait de prendre. « Quoique sans remords, disait-il à Vergennes, je ne suis pas sans inquiétude. » Au fond de son cœur il y avait sans doute l'espérance que le succès justifierait sa décision ; il ne savait pas à quels nouveaux déboires il courait de lui-même.

Le 31 août, l'escadre française jetait l'ancre devant la rivière de Savannah.

1. La frégate l'*Alcmène*, du capitaine de vaisseau Bonneval, avait été détachée de l'escadre le 16 août 1779, pour escorter un convoi avec le *Protecteur* et le *Fier*, deux frégates et deux flûtes. S'étant séparée du reste de cette division, elle fut prise, le 20 octobre, à vingt lieues de la Martinique, par une division de l'amiral Parker.



CHAPITRE XI

LA CAMPAGNE DE D'ESTAING EN AMÉRIQUE 5° SUR LES COTES DE LA GÉORGIE

L'escadre française devant la rivière de Savannah. — Blocus des côtes. — Dangers courus par l'escadre. — Opérations de terre à Savannah, 15 septembre-18 octobre. — Prise de l'*Experiment*. — Évacuation de Rhode Island par les Anglais. — Dislocation de l'escadre. — Le *Languedoc* de retour à Brest, 7 décembre 1779. — Propositions de d'Estaing pour quelques commandants. — D'Estaing et l'opinion.

La rivière de Savannah, devant laquelle d'Estaing jetait l'ancre le 31 août 1779, débouche à la limite de la Caroline du Sud et de la Géorgie, sur une côte découverte et plate, avec des bancs sous-marins et sans abris naturels. Aussi la ville de Savannah, qui n'était alors qu'un assez misérable village, est bâtie loin de la mer, à une distance de dix-huit milles, environ vingt-huit kilomètres. Les vaisseaux de d'Estaing ne pouvaient pas arriver jusque devant la place même, dont le général anglais Prévost avait fait une forte position militaire. Ici, comme à Sandy Hook, d'Estaing était tenu à distance par le trop grand tirant d'eau de ses vaisseaux. A l'entrée même de la rivière, les Anglais avaient coulé des bâtiments, qui en obstruaient à peu près complètement les passes. Il était donc très difficile, sinon impossible, à l'amiral français d'arriver directement jusqu'aux positions de l'ennemi.

D'Estaing n'ignorait pas les dangers d'un mouillage dans de pareilles conditions. Aussi s'empressa-t-il d'informer le gouverneur de la Caroline du Sud, Rutledge, qu'il ne resterait pas plus de huit jours sur cette côte; d'ailleurs, « tout ce qui était à faire se ferait, si les alliés le renseignaient et le secondaient avec l'activité et le zèle que ses troupes déploieraient elles-mêmes. » Le vicomte de Fontanges, major général des troupes de débarquement, fut envoyé à Charleston pour obtenir des pilotes, des bâtimens d'un faible tirant d'eau et, d'une manière générale, tous les renseignements et secours nécessaires.

Il n'y avait pas quarante-huit heures que l'escadre française était à l'ancre, quand un terrible coup de vent vint la mettre en grand danger. Les avaries causées par cette tempête du 2 septembre furent telles que certaines ne purent être réparées qu'au bout de quarante-huit jours. Le gouvernail du *Languedoc*, entièrement cassé, comme aux jours tragiques de Rhode Island, ne fut remis en place que le 18 octobre; le *Réfléchi* eut ses vergues et ses voiles emportées; il ne fut en état que le 20 octobre. Tous les bâtimens avaient souffert plus ou moins.

La tourmente passée, d'Estaing se mit en mesure d'occuper militairement par mer les diverses positions qui permettaient d'accéder à Savannah. Comme il avait joint à son escadre, en quittant les Antilles, les divisions de Grasse et de La Motte-Picquet, il disposait de vingt vaisseaux de ligne, de sept frégates et de six petits bâtimens. Tout à fait au nord, à son extrême droite, à la hauteur de Charleston, il envoya en surveillance la frégate l'*Amazone*, du lieutenant de vaisseau La Pérouse; plus au sud, toujours au nord de la Savannah, en face des canaux qui enserrent de leurs bras sinueux l'île de Sainte-Hélène et l'île de Port-Royal, — celle-ci était occupée par le colonel anglais Maitland, — il mit le *Sagittaire*, de d'Albert de Rions, et la

corvette la *Lively*. Lui-même, avec la plus grande partie de ses forces, resta près de la rivière de Savannah, en rade devant Tybee Beach, « Tébée », comme il l'écrivit; de cette position, à l'entrée méridionale de la rivière, il commandait les approches directes de Savannah. Au débouché même de la rivière, il avait formé, le 7 septembre, une division sous les ordres de Suffren, avec le *Fantasque*, l'*Artésien*, la *Provence*, et trois frégates, la *Fortunée*, la *Blanche*, la *Chimère*. Suffren devait bloquer tous les bateaux anglais qui s'étaient retirés dans la rivière de l'île Cocks-pur, où s'élèvent aujourd'hui les grands ouvrages du fort Pulaski; il devait s'assurer avec le plus grand soin des conditions de mouillage et « constater, par des sondes répétées, les connaissances toujours très douteuses des pilotes américains. »

Au sud de Tybee Beach, les Français gardaient encore deux points. L'île d'Ossabaw, en avant de la rivière Ogeechee, fut surveillée par l'*Annibal*, de La Motte-Picquet; à vingt milles plus au sud, devant l'île Sapelo, croisait la corvette l'*Ellis*. Leurs forces navales s'étendaient ainsi sur uné distance d'environ cent milles, au nord et au sud de la Savannah. Que serait-il arrivé si une escadre ennemie avait fondu à l'improviste sur ces vaisseaux dispersés?

D'Estaing avait déjà dépassé le terme de huit jours qu'il avait assigné pour les opérations de Savannah; en fait, il devait y rester près de deux mois. Le 12 septembre seulement arrivèrent à Tybee les pilotes américains, « pratiques plus de nom que d'effet », suivant le mot de l'amiral, et quelques petits bateaux envoyés de Charleston. Sans plus tarder, on commença les opérations de débarquement. Pour se rendre compte des difficultés matérielles qu'elles présentèrent, dans des parages que les Français ne connaissaient pas, où ils couraient des risques très sérieux d'être jetés à la côte par les gros temps de l'équinoxe ou

d'échouer dans les passes, il n'y a qu'à lire les rapports des commandants.

« L'ineptie du meilleur des pilotes, dit d'Estaing ¹, de celui qui me conduisait dans la rivière de Hosaba (Ossabaw), est une forte présomption de ce que l'on pouvait attendre des autres pratiques. Celui-là, disait-on, choisi entre les autres, ne pouvant pas trouver une passe, que nous avons reconnue large et facile dès qu'elle nous a été indiquée, a pensé faire périr une partie de nos embarcations à rames, et après m'avoir affalé sous le vent, il m'a fait passer, ainsi que la plupart des troupes, une nuit aussi fatigante que dangereuse. »

Des hommes de la trempe de La Motte-Picquet et de Suffren ne savaient comment sortir d'une position très difficile, que le gros temps rendit à un moment désespérée. La Motte-Picquet écrivait à d'Estaing ² : « Mon général, Il ne m'a pas été possible de vous rien faire parvenir depuis lundi. Il fait un temps affreux, qui n'a permis à aucune embarcation de me joindre. La seule chaloupe du *Vengeur*, après des peines incroyables, est parvenue à attraper mon bord. » Le 20 septembre : « Je travaille de toutes mes forces à vous envoyer tout ce qui est dans les vaisseaux; mais il ne me vient aucune embarcation. J'arrête de force toutes celles qui passent à portée. Ma chaloupe et mon grand mât sont perdus. C'est un miracle que les hommes soient sauvés... Le *Sagittaire* a relâché ici, ayant son gouvernail en très mauvais état... Les capitaines des vaisseaux et frégates me font continuellement dire qu'ils manquent d'eau et sont absolument sans aucune espèce de rafraîchissements pour leurs malades ni pour

1. A. M., B⁴ 166.

2. « A bord de l'*Annibal*, ce 18 septembre 1779, à neuf heures du matin ». *Ibid.*

leur table. Malheureusement, je ne suis pas en état de leur en fournir. »

Les lettres de Suffren sont, pour ainsi dire, identiques.

Du 18 septembre : « Monsieur, Le mauvais temps et le défaut de bâtiments m'ont empêché de débarquer plus tôt les troupes embarquées sur le *Fantasque*. Je ne peux pas même achever aujourd'hui. Je suis dans la plus cruelle inquiétude. Je crains que ma chaloupe ne soit perdue avec des officiers et gardes de la marine qui me sont chers. Je crus la voir relâcher à la *Cérès*, qui a disparu dans la nuit et que nous n'avons plus revue. Dieu veuille qu'elle revienne et qu'elle me ramène mon monde, dont j'ai le plus grand besoin ! Je désire bien ardemment qu'un prompt succès fasse cesser une opération qui n'est point sans inconvénient. »

Du 19 septembre : « La *Cérès*, qui arriva hier au soir, m'a remis les officiers et équipages de ma chaloupe, qui est perdue. Le plaisir de les revoir a diminué la peine que j'ai de sa perte, quoiqu'il ne m'échappe pas que, dans une navigation embarrassée de boue, où l'on peut échouer, vu l'impéritie des pilotes américains, une chaloupe ne puisse sauver un vaisseau. Le mauvais temps et le manque d'*embarcation*¹ m'ont empêché d'achever plus tôt le débarquement... Si l'affaire majeure qui nous occupe maintenant nous permet de penser à se plaindre, je vous prie de vous souvenir que j'ai cinquante-cinq malades et point de rafraîchissements. »

A cette date, d'Estaing était campé devant Savannah ; de cet endroit, il adressait à ses lieutenants les appels les plus pressants, comme dans cette dépêche, du 20 septembre, à La Motte-Picquet : « Je vous conjure de faire l'impossible pour que l'on débarque, dès l'instant que la mer le

1. Mot souligné par Suffren.

permettra, le reste des troupes, les tentes, les mortiers, les bouches, leurs fusées, leurs plates-formes et tout leur armement. J'ignore où est M. de Broves ¹... Excusez, mon cher général, l'indiscordance de ma lettre. Vous vous imaginez bien que je ne suis pas sans affaire, et on ne peut être moins commodément que nous sommes ici pour écrire. Vous chérissez la gloire des armes du roi ; faites de vous-même et pour le mieux. Je vous prie d'en dire autant à M. de Broves. Tâchez de lui faire parvenir de mes nouvelles et de me donner des siennes. »

Il n'y a pas à raconter ici les opérations, très méritoires, que d'Estaing exécuta à terre avec les troupes de débarquement, pour forcer les lignes de Savannah. Arrivé le 15 septembre devant cette place, avec une partie seulement de ses troupes et de son matériel, il avait cru pouvoir payer d'audace. Le 16, il envoyait une sommation au général Prévost « de se rendre aux armes de Sa Majesté le roi de France » ; formule qui, pour le dire en passant, provoqua les susceptibilités de quelques Américains, comme s'ils redoutaient que le roi de France voulût faire des conquêtes pour son propre compte. « La disproportion du nombre de troupes françaises qui sont devant Savannah, d'avec le simple détachement qui a pris d'assaut la Grenade, doit servir de leçon pour l'avenir. »

Le général anglais savait à quoi s'en tenir sur ces prétendues forces dont parlait d'Estaing. L'essentiel pour lui était de gagner du temps ; il savait bien que les mauvais temps de la seconde quinzaine de septembre rendraient intenable aux vaisseaux français les côtes inhospitalières de la Caroline et de la Géorgie ; une fois le blocus levé du côté de la mer, il était sauvé. Il demanda un armistice, comme pour traiter ; il lui fut accordé. Pendant ce temps,

1. Il commandait le *César*.

le colonel Maitland, avec toute la garnison de Beaufort ¹, regagnait Savannah par l'intérieur des terres, sans que le général américain Lincoln ait su rien faire pour prévenir cette jonction désastreuse. Il ne restait plus à d'Estaing qu'à faire un siège en règle ou à emporter la place d'assaut.

Les travaux d'approche furent commencés sous la direction de l'ingénieur O'Connor, dont le général n'eut qu'à se louer ². A la distance où les Français étaient de leurs vaisseaux, — obligés de tout leur emprunter, hommes, matériel, vivres ³, — arrêtés par les mauvais temps, il fallut perdre bien des heures ; cependant, le lieutenant de vaisseau Truguet, qui était chargé des relations entre l'escadre et l'armée de terre, ne cessa de montrer la plus grande activité ⁴.

Le 23 septembre, la tranchée fut ouverte. Le 9 octobre, on tenta l'assaut. D'Estaing, toujours brave et à la tête de ses hommes, se fit grièvement blesser de deux coups de feu, à la jambe et au bras ⁵ ; le patriote polonais Pulaski

1. Port de l'île de Port-Royal.

2. O'Connor a laissé un journal détaillé du siège de Savannah. A. M., B⁴ 142.

3. Au cours du siège, Suffren, qui était resté à bord du *Fantastique*, écrivit à d'Estaing, le 28 septembre : « Je désirerais bien avoir l'honneur de vous faire ma cour et jouir du spectacle très nouveau pour moi de voir un siège... J'ai appris que vous aviez eu un peu de diarrhée. Je prends la liberté de vous envoyer une bouteille de vin d'Alicante. La disette où l'on est au bout de dix-sept mois, quand on est parti pour six, autorise la modicité ridicule de l'offre. »

4. En demandant pour cet officier la croix de Saint-Louis, d'Estaing disait : « Il a eu des détails immenses pendant tout le cours du siège. Il les a remplis avec une précision, une activité et une intelligence qui méritent les plus grands éloges. Je regarderai la grâce qui sera accordée à M. Truguet comme si elle m'était personnelle. » A. M., B⁴ 169. Truguet reçut la croix.

5. La Pérouse écrivit une lettre à d'Estaing pour lui exprimer son admiration et sa respectueuse sympathie. A bord de l'*Amazon*e, 10 octobre 1779. A. M. B⁴ 311.

se fit tuer à la tête de quelques cavaliers ¹; mais Prévost parvint à repousser toutes les attaques. D'Estaing resta encore une huitaine devant Savannah. Il fit replier en ordre sur la rive gauche les miliciens de Charleston, que commandait Lincoln; il enleva tout son matériel; suivant son expression, il ne laissa pas à l'ennemi « un seul pistolet pour trophée. » Le 18 octobre, il reprit le chemin de la côte. La malheureuse opération de Savannah lui avait coûté des pertes cruelles : soixante-trois officiers tués ou blessés, cinq cent soixante-dix-neuf soldats tués ou blessés, soit six cent quarante-deux hommes hors de combat.

D'Estaing avait suffisamment prouvé, plus peut-être que l'état de ses forces navales ne l'y obligeait, qu'il ne reculait devant rien pour la cause de la liberté américaine. Tout à présent lui faisait un devoir de quitter au plus tôt le mouillage de la Savannah. Au cours des opérations de débarquement, pendant le mois de septembre, on avait fait quelques prises. L'*Amazone*, de La Pérouse, avait capturé une frégate, l'*Ariel*. Le *Sagittaire*, de d'Albert de Rions, avait capturé un vaisseau de cinquante canons, doublé en cuivre, l'*Experiment*, qui, d'après le chevalier de Borda, avait en Angleterre la même réputation de marche que l'*Iphigénie* en France; à bord on avait trouvé la somme de 118 819 piastres, soit six cent cinquante mille livres. On avait pris aussi quelques bâtiments de commerce. L'escadre ne devait pas quitter les côtes d'Amérique sans en rapporter quelques trophées.

Cependant, cette malheureuse campagne de Géorgie n'avait pas été sans résultats stratégiques. Si Savannah n'avait point été délivré, Charleston et la Caroline du Sud avaient été mis hors de danger pour la campagne pro-

1. C'est le nom de cet officier que porte aujourd'hui le fort de Cockspur Island.

chaine, et par un contre-coup aussi inattendu qu'heureux, Rhode Island venait d'être évacué. Clinton, qui était toujours à New-York, avait eu peur, en apprenant le retour de d'Estaing sur les côtes américaines, d'avoir à soutenir une attaque dans New-York. Il avait rappelé les troupes et les vaisseaux qui étaient à Newport; l'évacuation fut même faite avec tant de hâte que la majeure partie du matériel fut abandonnée sur place. Du coup, toute la région du nord, la Nouvelle-Angleterre proprement dite, se trouva libre. L'escadre de Ternay, qui allait bientôt arriver en Amérique, devait profiter de l'abandon de Rhode Island pour débarquer à cet endroit les troupes de Rochambeau. Rodney avait raison de dire ¹ : « L'évacuation de Rhode Island a été la mesure la plus désastreuse que l'on pût adopter. » Que le blâme adressé par l'amiral anglais à son collègue soit la récompense des efforts, répétés et en apparence stériles, de l'opiniâtre d'Estaing!

Pour l'amiral français, il fit aussitôt ses préparatifs de départ; il n'était pas au bout de ses peines : sa seconde traversée de l'Atlantique allait être encore une étape de sa voie douloureuse. Il n'avait conservé avec lui que sa propre escadre. La Motte-Picquet eut l'ordre de regagner la Martinique, en escortant le *Magnifique*; ce vaisseau avait eu devant Savannah une voie d'eau considérable, il n'avait été sauvé que par des prodiges d'efforts. De son côté, le comte de Grasse dut ramener à Saint-Domingue et aux Antilles les troupes qui y avaient été embarquées, en passant d'abord par la Chesapeake, pour s'y approvisionner de farines.

Le 28 octobre, au milieu de ces préparatifs de départ, nouvelle et terrible tempête, qui dispersa l'escadre en tous sens. La division de La Motte-Picquet, la moins maltraitée,

1. Cité par MAHAN, *Influence de la puissance maritime*, p. 577.

mais la moins nombreuse, — l'*Annibal*, le *Réfléchi*, le *Magnifique*, — rallia Fort-Royal à la fin de novembre. De la division du comte de Grasse, — le *Robuste*, le *Fendant*, le *Diadème*, le *Sphinx*, l'*Iphigénie*, l'*Alceste*, — le *Fendant* seul put passer par la Chesapeake ; cependant ces six bâtiments finirent par atteindre leur destination. Deux frégates, la *Fortunée*, de Bernard de Marigny, la *Blanche*, du chevalier de La Galissonnière, et la corvette l'*Ellis*, qui ramenaient aux Antilles une partie des troupes de Savannah, rencontrèrent, sous le vent de la Martinique et de la Dominique, le 22 décembre 1779, quatre vaisseaux de ligne du contre-amiral Rowley. La vigoureuse résistance des Français ne les empêcha pas d'être pris par les Anglais, supérieurs en nombre et en force.

Grasse a parlé de la manière la plus amère de la campagne de Savannah ¹. « Grand Dieu ! Il faut l'avoir vu pour le croire, et, en n'en disant pas la moitié, on nous prendra pour des exagérateurs et des hommes partiaux. Mais rien n'est pourtant si vrai, et on me donnerait un million de revenus que je ne voudrais pas à ce prix recommencer. La marine se ressentira longtemps des fruits de cette campagne. On vous en dira assez là-dessus, et, quoique l'on vous en dise beaucoup, soyez assuré que l'on ne vous dira pas tout. »

La tempête du 28 octobre avait éclaté avec une telle violence que le *Languedoc* avait été obligé de couper ses deux ancres — les deux dernières — et de prendre le large. Le 5 novembre, il était à cent quatre-vingts lieues au sud-est de la Savannah. Revenir au point de départ pour rallier le reste de l'escadre, c'était un temps et une peine inutiles : l'escadre ne devait plus y être. « Nous n'avions

1. A. M., B⁴ 172.

plus à bord, dit d'Estaing ¹, que la quantité d'eau douce tout au plus suffisante pour nous rendre à Brest... J'ai fait, en soupirant, mettre le cap sur l'Europe. »

Dès le second jour, une voie d'eau, de dix pouces par heure, qu'on ne put découvrir, augmenta les dangers du malheureux *Languedoc*, avec des coups de mer continus, des roulis affreux, une lame plus profonde et plus dure qu'au cap de Bonne-Espérance ; armé à Toulon, le vaisseau amiral n'avait pas les pompes royales en usage à Brest. Au bout de quelques jours, on aperçut la *Provence*, qui avait une ancre à chacun de ses bossoirs. « Apercevoir sans cesse ce grand moyen de sûreté et ne le pas avoir, c'était le supplice de Tantale. Jamais ancre n'a été plus lorgnée, et l'Avare, de Molière, ne trouvait pas d'aussi beaux yeux à sa cassette. » On finit par entrer en possession de ce « trésor inestimable ». On put aussi découvrir et étancher la voie d'eau, au-dessous du porte-haubans de misaine, à trois pieds sous l'eau. « Nos plongeurs ont été protégés pendant leur travail par un feu roulant de mousqueterie à balles, pour éloigner une assemblée de requins, qui les mettaient en danger. La cessation des maux est la jouissance des marins plus que celle de tous les autres hommes, et j'ai presque cru à notre bonheur... » D'Estaing touchait aux côtes de France, quand il écrivait cette sentence, que comprendront les marins même les plus épris de la mer.

« Voilà, monseigneur, la clôture de notre histoire. Elle aurait pu, à la longue, devenir tragique, si nous avions rencontré sur notre chemin les vents du nord-est et si nous n'avions pas eu l'atterrage le plus heureux. Il semble que la fortune, après nous avoir fortement donné les étrières, se soit plu quelquefois à nous passer la main sous

1. « A bord du *Languedoc*, avant de mouiller en rade de Brest, le 5 décembre 1779. » A. M., B⁴ 142 et 166.

le menton ; elle nous a vendu un peu cher des caresses aussi momentanées. » Il y avait eu à bord une grave épidémie d'ophtalmie. « J'ai cru que nous serions obligés de venir ici à tâtons, ce qui est assez difficile sur mer. » L'amiral avait dû dicter cette « immense lettre », de trente-cinq grandes pages ; sa main était encore trop faible. « Neptune, ses faveurs et ses cahots sont un fort mauvais Esculape ; ce dieu lui-même, avec une voiture aussi rude, aussi secouante et aussi secouée qu'a été la nôtre, y serait encore... »

Le 7 décembre (1779), le *Languedoc* était arrivé en rade de Brest ; il y avait quarante jours qu'il avait quitté le mouillage de la Savannah, et vingt mois moins six jours qu'il était parti de la rade de Toulon.

Malgré la dispersion générale qui s'était faite sur les côtes de Géorgie et malgré leurs avaries, les autres vaisseaux finirent par rallier, vers la même époque, les côtes de France. Le lieutenant général Broves, qui avait son pavillon sur le *César*, conserva avec lui la majeure partie de l'escadre jusqu'au port de Brest. Le *Marseillais*, de La Poype de Vertrieux, et le *Zélé*, de Bruyères, qui s'étaient réunis après s'être séparés isolément de l'armée navale ¹, avaient navigué de conserve jusqu'à Cadix, puis jusqu'à Toulon, où ils étaient arrivés le 31 décembre 1779. Louis XVI, sur le rapport du ministre, frappa d'interdiction les deux commandants ², pour avoir rallié Toulon de leur autorité, quand l'ordre, donné au départ de la Géorgie, était de désarmer en Ponant. D'Albert de Rions, avec le *Sagittaire*, avait aussi rallié Toulon, en y conduisant sa prise l'*Experiment*.

1. Broves reçut un blâme pour n'avoir pas conservé avec lui ces deux vaisseaux. A. M., C^t 54.

2. Pour La Poype de Vertrieux, interdiction illimitée ; pour Bruyères, interdiction de quatre mois.

Dans cette rude campagne de vingt mois continus, la plus longue et la plus pénible qu'une escadre française eût encore faite, les marins du Levant avaient gagné, s'il en était besoin, leurs lettres de noblesse, aux yeux de leurs camarades de Brest ; ceux-ci les appelaient par ironie des marins d'eau douce, parce qu'ils naviguaient sur la Méditerranée. Désormais l'escadre du Levant pouvait inscrire sur ses pavillons ces noms étrangers et lointains, qui rappelaient des jours d'épreuve et de gloire : Delaware, Sandy Hook, Rhode Island, Nantasket, Grenade et Savannah.

D'Estaing, qui avait pratiqué tous ses collaborateurs pendant ces longues semaines et qui avait le flair des hommes, en désigna trois au ministre avec des notes tout particulièrement élogieuses : La Motte-Picquet, d'Albert de Rions, Suffren.

Pour le premier, il demandait le cordon rouge, c'est-à-dire le grade de commandeur de l'ordre de Saint-Louis. « M. de La Motte-Picquet avait les plus grands droits sur les grâces militaires avant son arrivée en Amérique ; il les a multipliés par sa conduite dans cette partie du monde. »

Pour les capitaines du *Sagittaire* et du *Fantasque*, l'amiral sollicitait le brevet de chef d'escadre. « M. d'Albert de Rions réunit tous les talents militaires et maritimes, excellent et hardi manœuvrier, plein d'audace et de désir de faire. Le bien du service du roi exige de mettre en activité et au grand jour les qualités éminentes d'un officier aussi distingué. » L'appréciation sur Suffren devait être conçue dans des termes analogues, elle n'a point été conservée ; du moins, on a le rapport au roi que le ministre avait rédigé sur les notes de l'amiral ¹.

1. A. M., B¹ 169. — Voir plus loin, chap. xxiv.

Quant à d'Estaing, il n'y a pas à le juger de nouveau; les divers événements de sa campagne, qui ont été rapportés en détail, permettent de l'apprécier. Les officiers de marine conservèrent sur lui l'opinion la plus sévère, mais aussi la plus passionnée; elle reposait moins d'ailleurs sur ses fautes stratégiques que sur sa qualité irrémédiable d'« intrus ». La Clocheterie s'exprimait sur l'amiral avec une sorte d'indécence ¹. Un autre officier écrivait à la fin d'un mémoire sur la campagne d'Amérique ²: « On terminera le portrait de ce général par dire qu'il n'est véritablement profond sur rien, mais seulement superficiel sur tout. »

Le pays, dans son ensemble, apprécia l'amiral avec plus d'équité ³. « M. d'Estaing, dit Ségur, fut favorablement accueilli en France; l'opinion publique s'y montra

1. « C'était un poltron et un homme sans talents. » Mot de La Clocheterie rapporté dans le *Journal de mon voyage en Amérique* (1780). A. M., B⁴ 183. — L'auteur de ce *Journal* est le vicomte de Charlus, colonel en second du régiment de Saintonge, dans l'armée de Rochambeau; il fit la traversée sur le *Jason*, que commandait La Clocheterie.

2. « Remarques sur ce qui s'est passé dans la campagne de M. le comte d'Estaing... » Anonyme. A. M., B⁴ 142.

3. Une estampe du temps représente, au milieu de détails mythologiques, le débarquement de d'Estaing à Brest, quand il va descendre du canot qui l'a amené du *Languedoc*. Le texte prouve que l'amiral ne négligeait pas de faire servir la fiction à sa popularité. « Arrivée du comte d'Estaing au port de Brest. Sujet allégorique dédié à la patrie. La Victoire couronne ce héros. La Calomnie, le Mensonge et l'Envie, qui le poursuivent, sont renversés par l'image de Louis XVI que Minerve leur présente. La Calomnie dans sa chute veut entraîner l'Innocence. Le voile cède à ses efforts et la découvre encore plus belle aux yeux de la divinité qui la rassure. Neptune, armé de son trident, ouvre les flots pour engloutir ces monstres. De petits génies distribuent des couronnes aux compagnons de ce général. — D'après le tableau fait à l'occasion d'une fête donnée par le commerce de Bordeaux le 6 janvier 1780. Inventé... par P. Lacour. »

juste pour lui, et l'éclat de son courage fit fermer les yeux sur les fautes commises par son impétuosité ; de sorte que, malgré les rigueurs de la fortune, il conserva sa gloire. » Il n'y a pas, en effet, à enlever sa gloire à un vaillant amiral qui, dans des circonstances très difficiles, fit preuve de la plus grande énergie ; mais le mot de Suffren subsiste : S'il avait été aussi marin que brave...



CHAPITRE XII

LA CAMPAGNE DE LA MANCHE EN 1779

1^o LES PROJETS DE DESCENTE EN ANGLETERRE

Caractères de la campagne de 1779. — Projets de Wall sur l'Irlande. — Projet de Dumouriez sur l'île de Wight et Portsmouth. — Mémoires de Hamilton. — Projet du comte de Broglie. — Mémoire de La Rozière. — Projet franco-espagnol. — Convention définitive signée à Madrid, 12 avril 1779.

On peut se demander s'il y a, dans l'histoire de la marine française, des pages plus douloureuses que celles qui racontent la campagne navale de la Manche pendant l'été de 1779. Ce n'est pas que notre marine ait éprouvé alors des désastres comme ceux qui avaient détruit, vingt ans plus tôt, les escadres de La Clue et de Conflans, ou comme ceux qui devaient détruire un jour les escadres de Brueys et de Villeneuve. Non : en 1779, l'escadre de d'Orvilliers sortit de Brest sans obstacle, elle tint la mer pendant trois mois, elle rentra à Brest sans obstacle ; et rien dans cette histoire, vide de batailles, ne fait penser à Lagos ou à Quiberon, pas plus qu'à Aboukir ou à Trafalgar. Alors, pourquoi ces sentiments de tristesse patriotique qui envahissent l'âme, quand on lit les dépêches où se trouvent consignés jour par jour tous les incidents de cette campagne de trois mois ? Ils viennent de la déception, amère qu'on éprouve à voir un effort gigantesque se réduire exactement à rien.

Jamais, à aucune époque de l'histoire, pas même à l'époque du camp de Boulogne, la marine française ne se vit si près de ce but auquel elle a bien souvent pensé, la descente en Angleterre; la Manche était libre, l'ennemi se dissimulait dans ses ports, où régnait la panique; il n'y avait plus qu'à aborder à cette côte où la fortune de Guillaume le Conquérant semblait attendre de nouveau les armes de Louis XVI. Ce triomphe aurait été la récompense légitime et le couronnement de l'œuvre de restauration maritime à laquelle on avait tant travaillé en France depuis cinq ans, à Versailles comme à Brest et à Toulon. Or, à quoi aboutit cette somme prodigieuse d'efforts, sur lesquels la France, l'Angleterre, les États-Unis avaient les yeux fixés? A la plus stérile, à la plus navrante des promenades militaires. Les marins de d'Orvilliers ne connurent pas un seul jour, un seul instant, la joie, depuis si longtemps escomptée, du corps à corps avec l'ennemi. S'ils avaient pris contact avec les Anglais sur mer ou sur terre, ils paraissaient assurés de la victoire, tant leurs forces étaient supérieures; même vaincus, ils auraient eu la joie de faire parler la poudre, d'honorer leur défaite par l'héroïsme de la résistance et de porter à leurs vainqueurs de terribles blessures. Cet ennemi, ils ne le virent point, parce qu'il avait disparu; ils n'allèrent pas le relancer dans ses repaires, parce qu'ils se bornèrent à l'y enfermer. Les canons étaient chargés jusqu'à la gueule, et pas un seul coup ne partit.

La plus belle armée navale du monde erra pendant trois mois comme un épouvantail dans le golfe de Gascogne et sur la Manche; ce fut assez pour qu'une épidémie meurtrière décimât ses équipages et l'obligeât à rentrer à Brest, d'où elle ne sortit plus. Cependant la grande armada ne rentrait pas toute seule à son port d'attache: elle ramenait un vaisseau ennemi, l'*Ardent*, de soixante-

quatre canons. Une prise : voilà tout le fruit de longs mois de préparation et de trois mois de croisière. Si le sujet n'était pas si triste, on penserait à la montagne en mal d'enfant, qui met au monde une souris.

L'aventure est lamentable ; au bout de cent vingt-cinq ans, on ne peut en parler sans une vraie tristesse. Mais le récit de la campagne de 1779 a un autre mérite que d'être poignant ; au point de vue militaire, il n'en est peut-être pas de plus instructif. Dans presque toutes ses parties, depuis la conception première et la concentration des escadres jusqu'aux détails de l'exécution, la campagne du malheureux d'Orvilliers est le modèle de ce qu'il ne faudrait pas, le cas échéant, recommencer une seconde fois.

Après la campagne navale de 1778 dans les mers de l'Europe, qui s'était bornée à la journée d'Ouessant, et comme pour répondre au grand effort qui se faisait de l'autre côté de l'Atlantique, on avait résolu de faire en 1779 une descente en Angleterre. Cette résolution, si on la considère en elle-même, n'avait en aucune manière le caractère de l'imprévu et de la surprise. Les auteurs de je ne sais combien de projets n'avaient cessé de le répéter et de le prouver de mille manières, depuis qu'il y avait entre la France et l'Angleterre ou la guerre ouverte ou une extrême tension dans les rapports, c'est-à-dire depuis environ trente-cinq ans. C'est au cœur qu'il faut frapper l'ennemi, le cœur est à Londres ; pour aller à Londres, il n'y a pas d'autre route que la Manche. Donc, la Manche d'abord, l'Angleterre ensuite : voilà les deux objectifs nécessaires et uniques de toute campagne préparée par la France contre ses ennemis maritimes. Le reste n'est qu'accessoire ou plutôt n'a que la valeur de diversions propres à étourdir l'ennemi et à l'empêcher de parer le coup mor-

tel. La conception était parfaitement juste : c'était en Angleterre seulement qu'on pouvait vaincre l'Angleterre.

Sur la position même du problème stratégique, il n'y a pas de divergence entre les auteurs de projets; où ils cessent de s'entendre, c'est sur les moyens d'exécution. Analysons d'abord quelques-unes des combinaisons militaires qui furent présentées au ministère français vers 1779; on comprendra qu'il n'ait pas arrêté tout de suite sa décision, au milieu de ces avis contradictoires.

Deux objectifs retiennent surtout l'attention des faiseurs de projets : les côtes de l'Irlande ou les côtes de l'Angleterre.

Le projet de descente en Irlande avait pour principal auteur un Irlandais qui était passé au service de la France, comme plusieurs de ses compatriotes, le comte de Wall; il était maréchal de camp dans l'armée qui fut réunie, en 1779, sur les côtes de Normandie pour le grand projet de descente. Le duc de Lauzun, qui le fréquenta alors, le dépeint ainsi : « M. Wall, maréchal de camp, vieux officier irlandais, ressemblait beaucoup, avec de l'esprit, à Arlequin balourd, faisait bonne chère, buvait du punch toute la journée, disait que les autres avaient raison et ne se mêlait de rien. » Il tenait du moins beaucoup à son projet irlandais : il l'exposa dans un premier mémoire, remis à Maurepas le 31 mars 1778, qu'il accompagna d'une note supplémentaire le 15 février 1779; il refondit le tout dans un second mémoire, du 4 mars 1780. Outre les exemplaires des archives de la Marine, on trouve des copies de ces documents dans les dossiers de l'expédition de Hoche en Irlande ¹, et dans une collection de mémoires formée pour le Premier Consul en 1803 ², lors des premiers préparatifs du camp de Boulogne.

1. Archives nationales : AF III 186^B. Dossier 857, n° 2.

2. Archives de la Guerre : Angleterre, 1 et 1^{ter}.

Wall avait été un compagnon de Charles-Édouard dans la dramatique équipée de 1745. Agé à cette époque de vingt ans, il avait été député auprès du prétendant par les principaux habitants de l'Irlande; il était resté en relations suivies avec les catholiques de ce pays. Aussi parlait-il en pleine connaissance de cause des dispositions morales de ses compatriotes et des conditions militaires d'une expédition. Il ne voyait d'ailleurs dans le projet dont il était l'auteur qu'un moyen d'assurer par une diversion le succès de la descente en Angleterre même. Or la diversion irlandaise ne présentait que des avantages. La dépense serait minime : la marine de guerre n'y concourrait que par deux vaisseaux de ligne; le succès serait comme assuré : trois millions et demi de catholiques étaient prêts à accueillir en libérateurs les soldats du roi Très Chrétien.

On n'a pas, en effet, l'intention de conquérir l'Irlande pour le compte de la France. Ce qu'on veut, c'est délivrer l'île-martyre de la tyrannie de l'Angleterre; la France traitera l'Irlande comme elle traite les colonies unies de l'Amérique du Nord; en échange des secours qu'elle lui apporte, elle ne réclamera d'elle d'autre récompense que les avantages de la liberté du commerce. Tout cela sera nettement établi dans un manifeste royal qu'on répandra dans le pays.

Du moment où il ne s'agit point de faire une conquête, mais de donner, pour ainsi dire, à une population, gagnée à l'avance, le signal d'une insurrection générale, il n'est point besoin de débarquer avec de grandes forces. Douze bataillons d'infanterie et deux régiments de dragons suffisent; les dragons n'auront à prendre que leurs armes et leurs selles, ils seront montés en Irlande même; on comprendra dans l'effectif des corps de descente les trois régiments irlandais qui sont au service de la France. L'en-

semble de l'armée expéditionnaire sera de douze à quatorze mille hommes.

Pour déjouer la surveillance des Anglais, toujours à épier ce qui se passe à Brest, on pourra faire les premiers préparatifs de la concentration des troupes à Port-Louis. Cependant, l'opinion de Wall est qu'il n'y a pas de meilleur port d'embarquement que Brest, parce qu'il est impossible de le tenir bloqué pendant toute la durée de l'hiver. Avec les gros vents d'ouest, la flotte anglaise est obligée de se réfugier dans ses propres ports. Alors, à la première saute de vent, le convoi sortira promptement de la rade; il aura vingt-quatre heures d'avance pour gagner le canal d'Irlande. Deux vaisseaux de ligne suffiront pour l'escorter pendant la traversée, qui demandera quatre jours en tout.

On remarquera ici une erreur fondamentale, qui est dans la plupart des projets de descente, à savoir qu'on peut faire passer dans les îles Britanniques un corps de débarquement sans tenir compte des escadres anglaises. Admettons que ce coup de main réussisse; que deviendra l'armée française, une fois coupée de ses communications avec la France? Elle se sera jetée elle-même dans le piège, comme cela arriva en 1798 au corps d'Humbert. Pour descendre en Angleterre, comme pour y rester, il faut détruire les forces ennemies flottantes. Une fois la mer libre, toutes les armées passeront à leur aise, conquerront le pays et conserveront leur conquête.

Le lieu du débarquement, disait Wall, sera l'embouchure de la rivière de Waterford. Pour cette partie du projet, le mémoire du 31 mars 1778 contient les détails les plus minutieux; l'auteur avait levé avec beaucoup de soin le plan de toute la région. On ne le suivra pas dans les indications qu'il donne sur les itinéraires de Waterford à Dublin, en passant par Carlow; cela n'aurait

eu de l'intérêt que si la première partie du programme, la traversée de Brest à Waterford, avait été d'abord exécutée. Pour la même raison, on ne reproduira pas les détails, d'ailleurs très curieux, qu'il fournit sur les *White Boys*; avec ces « Enfants Blancs » — sortes de camisards ou de chouans d'Irlande — rien ne serait plus facile aux officiers français que d'organiser des compagnies franches, qui leur rendraient les plus précieux services.

Après la bataille d'Ouessant, quand la traversée de Bretagne en Irlande fut devenue une opération plus facile qu'au début même des hostilités, Wall adressa au gouvernement français une note supplémentaire, le 15 février 1779. Il insistait sur les chances de succès de la traversée; car, pour la réussite de l'opération en Irlande, elle était comme assurée, dès que les Français auraient mis pied à terre. On pourrait hésiter, disait-il, pour le lieu de débarquement entre deux bonnes positions, Cork et Waterford; mais Cork est trop loin de Dublin, qui est le véritable objectif de l'expédition. De Brest à Waterford, il n'y a que soixante-huit lieues; on gagnera du temps et l'on réduira la traversée à vingt-quatre ou trente heures en remplaçant les navires de transport par des vaisseaux de ligne, sans qu'il y ait à augmenter le corps expéditionnaire. Le meilleur moyen de ne pas alarmer les Anglais à l'avance, c'est de ne pas réunir des bâtiments de transport, mais d'embarquer les quatorze à quinze mille hommes sur des bâtiments de l'escadre de Brest. Il n'y avait donc que de très faibles risques à courir, en échange de très grands avantages dans le présent et dans l'avenir; car l'Irlande, disait Wall en terminant, « restera l'amie naturelle de la France, aussi constamment que l'Angleterre restera l'ennemie naturelle de toutes deux ¹. »

1. Archives nationales, *ibid.* A. M., B¹ 83. — Voir EGERTON,

Il n'y avait rien que de raisonnable dans les projets de Wall, et de peu coûteux; cependant, on ne prêta point d'attention alors à l'intérêt que présentait une diversion en Irlande ¹. La chose devait rester dix-huit ans environ encore à l'état de simple projet, jusqu'au jour où le pacificateur de la Vendée en tenta l'exécution.

De préférence à une descente en Irlande, on songeait à une descente sur la côte anglaise proprement dite. Parmi les divers projets qui furent rédigés à cette intention ², ceux de Dumouriez et de Hamilton méritent une mention particulière.

Le futur vainqueur de Valmy et de Jemmapes était, depuis 1778, commandant de Cherbourg. C'est là, dans cette position « audacieuse », mais toujours aussi impuissante qu'à l'époque où Vauban la qualifiait ainsi, que l'idée lui était venue d'une expédition dans l'île de Wight. Il n'en avait pas fait lui-même la reconnaissance; mais les cartes maritimes et les relations des marins de Cherbourg, qui pêchaient souvent dans ces parages, lui permirent de proposer son projet avec une connaissance suffisante de la question. Il en avait arrêté une première rédaction dès

Projets d'invasion française en Angleterre, dans la *Revue contemporaine*, 15 mars 1867; cf. notre *Marine sous Louis XV*, p. 246.

1. M. de Gallinière, auteur d'un mémoire sur l'Irlande (Paris, 18 novembre 1778), signale la facilité d'un débarquement dans la baie de Galway ou à l'embouchure du Shannon. — Un autre mémoire, de 1779, non signé, parle d'une descente principale à Cork, avec une opération secondaire à Carrickfergus, où avait débarqué Thurot le 21 février 1760. A. M., B¹ 159.

2. Les Archives nationales possèdent (AF iv 1597) un mémoire de 1778 sur une descente en Angleterre, signé « de Vandersley (ou Vanderstey), conseiller intime de S. M. le roi de Prusse ». — Aux archives de la Guerre, un mémoire de 1778 (?) sur le même sujet (Angleterre, 1) est attribué au général Meusnier, de l'Académie des Sciences, qui devait mourir pendant le siège de Mayence.

1778 ; plus tard, il tenait à rappeler que c'était à lui que revenait la conception même de cette idée ¹. Il avait soumis cette première rédaction au duc d'Harcourt; celui-ci, qui joua alors, comme lieutenant général, un rôle très actif dans les préparatifs de l'expédition d'Angleterre, y ajouta des réflexions ². Dumouriez avait refondu le tout dans un nouveau mémoire, qu'il adressa en double exemplaire, le 29 mars 1779, à Sartine, ministre de la Marine, et au prince de Montbarrey, ministre de la Guerre ³.

Il demandait un corps de douze mille hommes, à répartir sur quatre ou cinq vaisseaux de guerre et huit à dix frégates. L'embarquement aurait lieu dans la rade de Cherbourg, qui est spacieuse et commode; les Anglais ne se douteraient pas de l'attaque projetée, car ils y verraient une menace contre les îles anglo-normandes. Dumouriez se faisait fort de prouver qu'il y avait plus de chances d'échouer à Jersey et à Guernesey qu'à l'île de Wight; ce qui pourra paraître paradoxal, à cause de la proximité de Portsmouth. C'était précisément du côté de Portsmouth, auprès de la rade de Sainte-Hélène, au petit port de Ryde, qu'il projetait d'opérer la descente. L'opération aura pour but l'occupation de l'île elle-même. Pour Portsmouth, il ne faut pas songer à le prendre; mais on peut le frapper à mort, — l'idée est du duc d'Harcourt, — en comblant la passe qui sépare les deux rades de Spithead et de Sainte-Hélène. Dumouriez explique en détail comment on doit s'y prendre pour couler des navires amarrés par de gros câbles. Le mal qu'on fera ainsi aux Anglais sera incalculable; dût-on rendre l'île de Wight à la paix, on aurait

1. Lettre au duc d'Harcourt, 19 juin 1779. HIPPEAU, *Le Gouvernement de Normandie au XVII^e et au XVIII^e siècle*, t. II, p. 9.

2. HIPPEAU, *Ibid.*, t. II, p. 147-154.

3. A. M., B¹ 156. — Des copies du mémoire de mars 1779 se trouvent aussi aux archives de la Guerre : Angleterre, 1.

ruiné pour de longues années, sinon pour toujours, le meilleur port de guerre de l'ennemi.

L'idée d'une descente dans l'île de Wight, qui n'est située qu'à dix-huit lieues de Cherbourg, et qui commande les deux ports de Portsmouth et de Southampton, a certainement de la valeur au point de vue militaire, et l'on peut s'étonner que pas un marin français n'eût encore songé à renouveler dans ces parages les exploits qui avaient rendu célèbre le nom de l'amiral d'Annebaut, à la fin du règne de François I^{er}. Mais le projet de Dumouriez, comme bien d'autres projets sous Louis XVI et à diverses époques, fait vraiment trop bon marché de l'ennemi. Il semble que celui-ci doive assister, impassible, à la descente et au comblement de la passe de Portsmouth ; ou mieux, il semble qu'il n'existe plus, car le projet du commandant de Cherbourg ne fait jamais entrer en ligne de compte la résistance que les Anglais ne manqueraient pas d'opposer dans une région où étaient accumulées presque toutes leurs forces militaires.

Hamilton est le nom d'un officier de la marine anglaise, qui était passé au service de la France au mois d'avril 1778 ¹. Sa trahison était une manière de dilettantisme, puisque d'Estaing, qui eut l'occasion de se servir de sa connaissance des signaux anglais, déclarait qu'il n'y avait point dans son cas de question d'argent ² ; peut-être était-il d'origine écossaise et d'une famille attachée à la cause des Stuarts, ce qui serait une explication de son attitude. Il fit passer à Sartine, puis à Castries, un très grand nombre de mémoires, qui touchent à des questions maritimes de toute nature, en particulier à la question des débarquements. Sa double qualité d'officier de marine et d'An-

1. Son vrai nom est Mitchell-Hamilton. DONIOL, *Histoire de la participation...*, t. III, p. 649, note.

2. A. M., B⁴ 189. Note du 11 janvier 1781.

glais lui permettait de parler des choses avec une compétence toute spéciale ; certaines de ses descriptions des côtes anglaises ressemblent à des mémoires de pilote ou d'ingénieur hydrographe.

On ne peut pas reprocher à Hamilton de n'avoir pas de projets, mais bien d'en avoir trop. Dans ses nombreux mémoires de descente de l'année 1779 ¹, il énumère la plupart des points vulnérables des côtes anglaises, sans indiquer ses préférences pour une attaque sur un point déterminé.

Plusieurs de ses mémoires, adressés en 1779 à Sartine ou à Vergennes, exposent les conditions d'une descente, soit dans le Devon, à Plymouth ², à Dartmouth, en particulier à Tor Bay, qui a une valeur de premier ordre pour une opération de ce genre ; soit dans le Hants, à Portsmouth ou sur les côtes de l'île de Wight, pour détruire tous les arsenaux et ports de la région ; soit sur la mer du Nord, à Harwich. Mais ce sont des mémoires de caractère toujours plus descriptif que stratégique. Hamilton ne se préoccupe pas d'exposer les opérations de l'embarquement et de la traversée ; il veut faire connaître avant tout les conditions topographiques de la descente, de telle manière que le ministère français puisse se décider lui-même et combiner ses plans en pleine connaissance de cause.

Or, tous les travaux préparatoires que suppose une descente en Angleterre avaient été exécutés de main de maître, il y avait peu d'années. Dans l'admirable projet du comte de Broglie, véritable chef-d'œuvre du Secret du roi, fruit de longues années d'enquêtes et de combinaisons,

1. A. M., B⁴ 159.

2. Les archives de la Guerre contiennent (Angleterre, 1) un projet d'attaque contre Plymouth avec un croquis par M. de La Luzerne, du 23 juin 1779.

tout avait été minutieusement calculé et prévu : exploration des côtes anglaises, comparaison des forces de l'Angleterre et de la France, emploi des forces alliées de la France et de l'Espagne, conditions précises de l'embarquement, de la traversée, de la descente. Ces merveilles de sagacité, écrites sur le papier, n'attendaient plus qu'un mot, l'approbation du roi, pour devenir la plus vivante et la plus pratique des machines de guerre. Vergennes avait reçu l'ordre de Louis XVI d'examiner et de détruire tous les papiers du comte de Broglie saisis après la mort de Louis XV, car les inimitiés de cour avaient transformé en un coupable l'ancien chef du Secret du roi ; mais il avait été frappé de la valeur exceptionnelle des documents réunis sur l'Angleterre, et il avait demandé à Louis XVI « de lire avec une attention particulière le mémoire coté n° 2. Il renferme un plan bien combiné de débarquement en Angleterre... Quoique Votre Majesté nous ait donné l'ordre de brûler tous les documents de la correspondance secrète, nous la supplions très humblement de nous permettre d'en excepter un travail dont on ne peut pas se flatter que l'application ne deviendra pas indispensable au moment peut-être où on s'y attendra le moins ¹. »

De son côté, le comte de Broglie, toujours infatigable, venait de reprendre le travail qu'il avait commencé dès le lendemain du traité de Paris et interrompu en 1770, pour le porter à son point de perfection ; il avait tout à espérer, semblait-il, du règne nouveau, où l'on ne parlait que de revanche et de guerre maritime. Aussi fit-il savoir au comte de Saint-Germain, ministre de la Guerre, par une lettre du 10 février 1776, qu'il avait été chargé de ce travail par ordre du feu roi. Quand l'affaire de Saratoga eut rendu imminente la rupture entre la France et l'Angleterre,

1. Rapport de 1775. DONIOL, *Ibid.*, t. I, p. 24.

il adressa à Louis XVI en personne, le 17 décembre 1777, l'ensemble de son plan de guerre, après l'avoir, suivant ses propres expressions, « refondu et adapté aux circonstances actuelles »¹. Il faut croire qu'il y avait, à l'égard de l'ancien confident de Louis XV, des préjugés invincibles. Loin d'être appelé à Versailles pour y exposer ses idées ou pour recevoir la nomination de chef d'état-major dans la future expédition d'Angleterre, il fut comme exilé dans son gouvernement des Trois-Évêchés. Une douleur plus amère lui était réservée, celle de voir l'exécution incomplète et maladroite de ses propres idées dans la malheureuse campagne de 1779.

Le principal collaborateur du comte de Broglie pour le projet anglais avait été un officier fort intelligent, du nom de Carlet de La Rozière; depuis 1770, il était brigadier de dragons et commandant en second à Saint-Malo. Il ne partageait pas, sans doute, la défaveur injuste qui s'attachait au comte; car, dans un « grand comité », assemblé chez Maurepas le 20 juillet 1778 et composé de tous les ministres, il fut admis à lire un mémoire très détaillé sur les opérations de descente dans les îles Britanniques, combinées entre les armées navales de France et d'Espagne². Son avis était de masquer la traversée d'un convoi par une armée navale qui barrerait la Manche; le convoi irait mouiller directement dans le canal de Bristol, soit dans la baie de Barnstaple, soit dans la rade même de Bristol. De leur côté, les Espagnols exécuteraient une descente à Milford, dans le pays de Galles. L'avantage de la combinaison serait d'attaquer les Anglais sur un point où ils ne songeaient pas du tout à se garder. Il ne s'agissait point d'ailleurs d'une simple surprise,

1. Pour les détails du projet de Broglie, voir notre *Marine sous Louis XV*, chap. xxv.

2. A. M., B⁴ 83, fol. 110 et suivants.

mais d'une occupation en règle, car les effectifs prévus ne comprenaient pas moins de soixante mille hommes.

Le projet reçut, d'après La Rozière, l'approbation unanime de tous les membres du comité; cependant, aucune suite ne fut donnée à sa proposition. Le premier ministre, les ministres de la Marine, de la Guerre, des Affaires étrangères prenaient des projets de toutes provenances, comme c'était leur devoir; mais ils travaillaient de leur côté à un grand projet militaire, qui demanda de longs mois, simplement pour être arrêté dans ses grandes lignes. Il ne s'agissait pas seulement de se servir des forces navales de la France, mais encore de les combiner avec les forces navales de l'Espagne. Si jamais un exemple peut prouver ce qu'il y a de mauvais dans des projets combinés entre escadres de nations différentes, c'est celui-là, soit à cause des lenteurs de la conception, soit à cause des lenteurs impardonnables de l'exécution. Comblen Broglie était dans le vrai, qui déconseillait nettement les opérations combinées entre Français et Espagnols, pour n'admettre que des opérations distinctes! Qu'elles fussent simultanées, c'était très bien, mais à condition que chaque escadre fit la sienne propre dans son domaine réservé.

Dès le mois de février 1776, le comte d'Aranda, ambassadeur d'Espagne à Paris, agissant de sa propre initiative, proposait aux deux ministères français et espagnol un projet d'expédition commune en Irlande, dont le premier inspirateur était peut-être le comte de Wall. Il était question de constituer une sorte de république irlandaise. Avec trente vaisseaux de ligne et un nombre proportionné de frégates réunis à Brest et au Ferrol, avec des troupes de débarquement massées sur les côtes de France comme s'il s'agissait d'une descente en Angleterre, le succès ne

paraissait point douteux à l'imagination de l'ambassadeur espagnol ¹.

Environ un an plus tard, Vergennes rédigeait de son côté un long « Mémoire ou Plan des mesures à concerter avec l'Espagne » ; il prenait pour bases les données mêmes du plan qui avait été arrêté en 1766, sous le ministère de Choiseul, entre Paris et Madrid. A ce moment, son idée était de donner aux forces des deux pays une « destination séparée », en faisant agir à part les escadres des deux couronnes ; car « la jalousie du commandement fait naître des divisions entre les chefs, qui se répandent parmi les subalternes et fait échouer les opérations les mieux concertées ². »

Cependant Vergennes, qui voyait si juste alors, avait fini par oublier sa légitime méfiance. Dans une dépêche à Montmorin, ambassadeur de France à Madrid, en date du 24 décembre 1778, il disait ³ : « Il y aurait un coup à frapper peut-être plus décisif que tout ce qui a été proposé jusqu'à présent : ce serait de combiner les deux flottes de Brest et de Cadix, de manière que, se réunissant au moment où les Anglais s'y attendraient le moins, elles tombassent sur leur flotte, et dans le cas où celle-ci, évitant l'engagement, se réfugierait à Sainte-Hélène ou à Spithead, elles allassent l'y attaquer et l'y brûler. J'ai ouï dire à quelques gens du métier que l'entreprise est possible et moins périlleuse qu'on ne le pense. »

Voilà en quelques lignes tout le plan d'ensemble de la campagne projetée pour 1779. Et Vergennes, qui en a eu sinon l'idée première, qui semble du moins en avoir fait la première communication à la cour d'Espagne, tient à ce que l'opération prochaine ait bien les caractères d'une

1. DONIOL, *Ibid.*, t. I, p. 352-358.

2. 4 janvier 1777. DONIOL, *Ibid.*, t. II, p. 159.

3. DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 605.

opération combinée, commune aux forces navales des deux couronnes. Le ministère espagnol offrait que la France se chargeât seule de l'opération militaire, l'Espagne ne devant y contribuer que par une somme d'argent, mise au service de son alliée. Non, répond Vergennes ; il y a intérêt à ce que les préparatifs d'embarquement se fassent sur plusieurs points à la fois, pour mieux tenir les ennemis dans l'ignorance ; car cette ignorance deviendra une chance de plus pour le succès des alliés. A cette date, — 12 février 1779, — Vergennes évaluait à cent seize le nombre total des vaisseaux dont pouvaient disposer les deux couronnes. « Assurément, comme il le disait, les Anglais n'en ont pas l'équivalent ¹. »

Cette dépêche de Vergennes est intéressante, car elle permet de constater à l'avance deux des défauts stratégiques qui devaient paralyser la campagne prochaine. On fit une œuvre trop compliquée, en répartissant sur des points fort éloignés des côtes de France et d'Espagne les divers éléments qu'on voulait réunir ; on fit une œuvre trop vaste, en y engageant de trop nombreuses forces navales. L'armada invincible n'a jamais été la plus nombreuse, mais bien la plus homogène et la mieux en main.

Dans la correspondance très active qui s'échange alors entre Versailles et le Pardo, on voit peu à peu le projet irlandais disparaître au second plan, puis être tout à fait abandonné, et le projet contre Wight et Portsmouth, que la France proposait, devenir de plus en plus la conception favorite. Mais que de dépêches échangées sans résultat et que de temps perdu ! Il y avait à compter avec la lenteur castillane, avec la susceptibilité de la cour de Madrid, — Floridablanca n'avait-il pas dit un jour à Montmorin qu'on regardait apparemment son maître « comme un

1. DONIOL, *Ibid.*, t. III, p. 651, 654.

vice-roi ou un gouverneur de province à qui l'on demandait son avis et à qui l'on envoyait ensuite des ordres? » Il y avait à compter encore avec les défiances militaires de l'Espagne, craignant d'être sacrifiée dans une entreprise qui, à son point de vue, paraissait secondaire et qui l'empêchait de se donner tout entière au siège de Gibraltar.

Cependant, malgré toutes les lenteurs, les idées se précisent. En supposant aux Anglais trente-six vaisseaux disponibles dans les mers de l'Europe pour l'été de 1779, le ministère espagnol proposait de porter à cinquante vaisseaux les forces combinées des deux couronnes : trente pour l'escadre de Brest, vingt pour l'escadre de Cadix. L'escadre espagnole ne se rendra pas à Brest, car il faut donner le change aux Anglais ; la jonction des deux escadres se fera vers les ports de Vigo et de la Corogne, ce qui permettra de masquer le coup jusqu'au terme fixé. Pour les troupes de débarquement, il n'y a point de doutes à avoir : la France seule fournira celles qui lui paraîtront nécessaires.

Le gouvernement français approuve dans l'ensemble les grandes lignes de ce programme militaire, tout en y ajoutant deux conditions fort importantes, qui ne devaient être exécutées ni l'une ni l'autre et dont l'inexécution ruina en partie le projet. Les divisions espagnoles devront prévenir au lieu de rendez-vous, à la Corogne, les divisions françaises ; en outre, la jonction devra être faite de manière que les escadres combinées aient au moins quinze jours d'avance pour se familiariser aux évolutions communes, car il serait trop tard, pour les apprendre, d'être en présence de l'ennemi.

Pour le commandement en chef, Louis XVI se déclare prêt à accepter un général des mains de Sa Majesté Catholique, si elle lui indique un officier capable de con-

duire une grande armée navale et connaissant bien la mer où il s'agit d'opérer la descente ; sinon, il propose le comte d'Orvilliers, qui peut « mériter l'estime du Roi Catholique autant qu'il a celle du Roi ». Le nom de d'Orvilliers fut accepté sans difficulté.

Au milieu de mars, le projet commençait à sortir de cette longue période de préparation. Le ministère espagnol adressait alors des ordres à Cadix pour que l'escadre fût en état d'agir dès les premiers jours d'avril ; on estimait que la réunion des flottes alliées s'effectuerait du 20 au 25 mai. Enfin, le 12 avril 1779, après maints incidents diplomatiques suscités par l'Espagne et dont le cabinet de Versailles ne triompha que par un singulier mélange d'habileté et de ténacité, l'ambassadeur de Louis XVI faisait signer à Madrid la convention définitive en vue d'une action commune des deux couronnes. En félicitant Montmorin de ce résultat impatientement attendu, Vergennes ajoutait : « Il ne doit plus être question de défiance ; elle n'a que trop longtemps duré pour le malheur commun ; tâchons de suppléer au temps précieux que nous avons perdu et aux occasions véritablement uniques qui nous ont échappé. »



CHAPITRE XIII

LA CAMPAGNE DE LA MANCHE EN 1779

2^o LA CONCENTRATION ET L'ENTRÉE EN MANCHE

Les camps de Saint-Malo et du Havre. — Le comte de Vaux. — Demandes d'enrôlement. — D'Orvilliers et Córdoba. — Sortie de l'escadre de d'Orvilliers, 3 juin 1779. — Les Français aux Sisargas, 10 juin-30 juillet. — Jonction avec les Espagnols. — Marche de l'armée combinée. — Impatience et inquiétude à Saint-Malo et au Havre. — L'armée navale à la hauteur d'Ouessant. — Demandes de d'Orvilliers. — L'armée navale entre en Manche, 16 août.

Le mois de mai de l'année 1779 était arrivé, la campagne navale ne pouvait pas tarder davantage ¹. Il n'y avait pas qu'à s'en prendre aux lenteurs de l'Espagne ; il fallait s'en prendre aussi aux retards que la marine française apportait à sa préparation matérielle. « Pour y réussir, écrivait Vergennes à propos de l'expédition projetée ², il faut vigueur et célérité. Nous ne méritons pas de compliments à ce dernier égard. Depuis la fin de la campagne précédente, je n'ai cessé d'insister pour que tout fût prêt à l'époque du 1^{er} mai. A entendre nos fai-

1. Le 31 janvier 1779, à la hauteur de l'île de Batz, la frégate l'*Oiseau*, commandant Tarade, qui escortait un convoi de Brest à Saint-Malo, avait été prise par l'*Apollo*. A. M., B⁴ 158.

2. DONIOL, *Histoire de la participation de la France...*, t. III, p. 765.

seurs, tout devait l'être bien plus tôt; à la veille de cette époque, on me renvoie à un mois par delà. Je ne puis vous dire combien ces lambineries me contrariaient et m'affectent. »

Cependant on travaillait un peu partout, à Cadix, à Brest et sur les côtes de Normandie. Dans cette dernière région, c'était la Guerre, de qui relevait la défense des côtes, qui était chargée de mettre en état de défense les ports de Cherbourg et de Granville, qui semblaient à la merci d'un coup de main. Toute la défense mobile de Cherbourg était représentée par la quaique d'un particulier, avec douze hommes d'équipage, qui servait de découverte ¹. A la Guerre aussi revenait le soin de préparer le corps de débarquement.

Comme on voyait tout en grand dans cette expédition d'Angleterre, on avait décidé de réunir une armée de 40 000 hommes, répartis en deux camps, à Saint-Malo et au Havre; chacun de ces deux corps de 20 000 hommes devait prendre la mer sur des bâtiments de transport, aussitôt que l'escadre franco-espagnole de d'Orvilliers aurait nettoyé la Manche des escadres anglaises. L'objectif du débarquement étant les côtes de Wight et de Portsmouth, c'était à la hauteur de Cherbourg que les deux grands convois devaient se réunir sous la protection des vaisseaux de guerre. Mais n'y avait-il pas là un vice essentiel de stratégie? Comme le remarque Rochambeau, qui commandait l'une des divisions de la future armée d'Angleterre, le vent qui conduirait au nord du Cotentin l'un des deux convois ne devait-il pas paralyser du même coup

1. Elle fut prise par les Anglais le 7 juin, en vue de Cherbourg. Dumouriez reprochait au commandant de la *Sylphide*, Le Saige de La Mettrie, qui était dans le port, de ne point s'être porté à son secours; cet officier justifia sa conduite par la nécessité de protéger un convoi. A. M., B¹ 90; 14 mai, 18 juin, 2 juillet 1779.

la marche de l'autre ? Pour Fleurieu, il n'y avait pas à douter de la réunion des bâtiments du Havre à ceux de Saint-Malo, du moment où l'armée navale serait maîtresse de la Manche ¹. Malgré les arguments qu'il donne pour la formation de deux convois séparés, il semble bien que la Marine et la Guerre commettaient une faute capitale, quand elles disséminaient les forces combattantes sur des points de communication difficile.

Le maréchal de Broglie, qui avait commandé l'année précédente le camp de Vaussieux, paraissait désigné pour le commandement des deux camps du Havre et de Saint-Malo; mais, précisément à propos des manœuvres de 1778, il s'était brouillé avec le ministre, et le choix de celui-ci s'était porté sur le comte de Vaux. La disgrâce des Broglie était complète; le projet de descente en Angleterre, qui était pour eux comme une œuvre personnelle, passait à des mains étrangères. Le nouveau général en chef de l'armée de terre, qui avait déjà dirigé l'expédition de Corse ², reçut ses instructions le 21 juin, à la suite du comité tenu chez Maurepas, dans lequel les derniers détails avaient été arrêtés entre les ministres de la Marine et de la Guerre, Sartine et Montbarrey.

Le comte de Vaux descendra directement à Gosport, qui est un faubourg même de Portsmouth. Si Gosport est inattaquable, il se rabattra sur l'île de Wight et l'occupera de manière à la transformer en un camp où dix mille hommes pourront défier toutes les forces de l'ennemi.

1. A. M., B¹ 91. « Note [de Fleurieu] sur la proposition et les difficultés de réunir tous les bâtiments de transport dans un seul port et facilités de les réunir à la mer en les laissant partagés entre deux ports jusqu'au moment du besoin ».

2. Les *Mémoires* du chevalier de MAUTORT (publiés par le baron TILLETTE de CLERMONT-TONNERRE, 1895) donnent, au chapitre xxxvi, des détails intéressants sur la carrière du comte de Vaux, en particulier lors de son séjour au Havre en 1779.

Avec le reste de ses troupes et d'accord avec d'Orvilliers, il opérera des descentes, soit dans la partie du continent la plus voisine de Wight, soit sur un point quelconque des côtes anglaises, même jusqu'à Bristol ¹.

La nouvelle de la formation de la grande escadre de Brest et d'une armée sur les côtes de la Manche avait provoqué le plus vif enthousiasme dans le monde militaire. Le fameux chevalier d'Éon, qui portait alors des habits de femme, écrivait à Maurepas que le temps de son « noviciat femelle » étant entièrement révolu, il demandait la permission de servir comme volontaire sur la flotte de M. d'Orvilliers. « J'ai bien pu... rester en jupes le temps de la paix, mais en temps de guerre cela m'est impossible... Le plus sot des rôles à jouer est celui de pucelle à la cour, tandis que je puis jouer encore celui de lion à l'armée ? » La bizarre requête de l'excentrique « chevalière » lui valut, d'ailleurs, d'être exilée dans son château.

Les bureaux du ministre de la Guerre étaient assiégés par une foule de gentilshommes; ils sollicitaient comme une faveur insigne d'avoir un emploi dans une armée qui paraissait destinée à exécuter la plus grande pensée militaire du siècle. Au jeune comte de Ségur, il ne fallut pas moins que l'appui de la reine pour obtenir d'être attaché à l'état-major de M. de Castries, au camp de Paramé. Parmi les privilégiés, il y eut Lauzun, dont la plume s'est amusée à caractériser, en quelques traits spirituels et méchants, les officiers généraux du corps expéditionnaire; il y eut La Fayette, qui venait de rentrer en France en triomphateur, après sa première campagne d'Amérique.

Le compagnon de Washington avait écrit à Vergennes :

1. A. M., B⁴ 159. Texte reproduit par DONIOL, *Ibid.*, t. IV, p. 294.

2. Lettre du 8 février 1779, publiée dans la *Correspondance littéraire* de GRIMM, et par HIPPEAU, *Le Gouvernement de Normandie*, t. I, p. 457.

« Ma franchise se trouverait en défaut, si je n'avouais pas que mon sang bouillonne un peu dans mes veines. Mon imagination s'avance souvent à la tête d'une avant-garde ou corps séparé de grenadiers, dragons et chasseurs. Vous me trouverez peut-être bien ardent... Mais songez que j'ai besoin de justifier les bontés dont ma patrie m'a comblé; songez que je l'adore, cette patrie, et que l'idée de voir l'Angleterre humiliée, écrasée, me fait tressaillir de joie... Jugez si je dois être impatient de savoir si je suis destiné à arriver le premier sur cette côte et à planter le premier drapeau français au milieu de cette insolente nation ¹. » Presque aussitôt le vaillant Français était nommé aide-maréchal général des logis du comte de Vaux.

Laissons cette généreuse noblesse s'exalter dans sa fièvre militaire et patriotique, qui allait bientôt aboutir à la désillusion la plus cruelle; passons à Brest, pour y voir d'Orvilliers et son escadre.

On connaît déjà la longue carrière maritime de d'Orvilliers. Tout récemment, la campagne de 1778 et le combat d'Ouessant avaient mis en relief ses mérites tactiques. Il y avait en lui les qualités d'un excellent manœuvrier, et il aurait fait un chef d'état-major de premier ordre. Était-il à la hauteur de la tâche à laquelle il était appelé dans cette campagne nouvelle? Manier une escadre gigantesque qui, au moment de sa formation complète, allait comprendre le total énorme de soixante-six vaisseaux de ligne, — lui faire traverser deux fois le golfe de Gascogne, — la porter dans la Manche, — y battre les Anglais, — convoier deux grandes flottes de bâtiments de transport des côtes de France aux côtes d'Angleterre : tout cela sup-

1. Lettre du 10 juin 1779. DONIOL, *Ibid.*, t IV, p. 291.

posait une netteté et une rapidité dans la décision qui n'ont été données qu'à bien peu d'hommes de guerre. L'histoire ne peut parler qu'avec sympathie d'un amiral qui savait bien son métier, qui mérita les regrets unanimes dont la marine l'accompagna dans sa retraite, qui eut tout contre lui dans cette triste campagne de 1779 : la lenteur de ses alliés, le deuil domestique le plus cruel, l'absence de tout secours, les vents, une épidémie meurtrière. Mais elle doit ajouter qu'il lui manquait un peu de cette audace qui est une part du génie militaire. Il prenait lentement son parti, et comme avec regret; cela d'ailleurs était moins le fait de son âge — il avait alors près de soixante-dix ans — que de son caractère. Dans ces opérations navales de 1779, on dirait qu'il fut tout le temps angoissé par cette question : Qu'arrivera-t-il si je suis vaincu? et qu'il ne fut jamais réconforté par celle-ci : Qu'arrivera-t-il si je suis vainqueur?

L'audace raisonnée qui manquait à un marin qui n'était pas Du Quesne, mais qui aurait été le meilleur lieutenant de Du Quesne, ce n'est pas le général de la flotte espagnole, don Luis de Córdoba, vieillard de soixante-quinze ans environ ¹, qui pouvait la lui communiquer. D'Estaing, qui le vit à Cadix l'année suivante, le caractérise ainsi : « Il n'a combattu en chef que des Maures et n'a point, de l'aveu des Espagnols, d'existence personnelle. » Il suffit d'avoir vu, au bas des dépêches qu'il faisait écrire, sa signature toute tremblée, accompagnée de paragraphes prétentieux, pour être convaincu que l'homme qui signait ainsi, à la fois comme un vieillard et un enfant, n'était pas un homme d'audace et d'énergie.

1. Du moins, c'était l'âge qu'on lui donnait; voir ci-dessous, p. 259. Il avait exactement soixante-treize ans. Luis de Córdoba y Córdoba était né à Séville en 1706; il mourut à l'île de Léon (Cadix) le 29 juillet 1796.

Du 3 juin 1779, jour où l'escadre française est sortie de Brest, jusqu'au 14 septembre, jour où elle y est rentrée, les dépêches presque quotidiennes de d'Orvilliers et de son major, le chevalier Du Pavillon ¹, permettent de refaire les étapes de cette voie douloureuse, où les marins français passèrent par l'impatience, l'inquiétude, l'espérance, pour arriver à l'amertume d'une déception sans espoir.

La sortie de d'Orvilliers avait été retardée par la difficulté de se procurer quatre mille hommes pour compléter les équipages, qu'une épidémie venait de décimer pendant l'hiver; il finit par être obligé de désarmer plusieurs bâtiments et d'embarquer deux mille soldats à titre de matelots. Il avait représenté à Sartine qu'avec la lenteur ordinaire des Espagnols il allait consommer à l'avance tous ses vivres dans sa croisière du cap Finisterre; le ministre lui répondit qu'à son retour, à son passage à Ouessant, une fois la jonction faite, il trouverait un convoi tout prêt pour le ravitailler. Devant cette assurance, il n'y avait plus qu'à partir. Vingt-huit vaisseaux, neuf frégates, huit petits bâtiments et quatre brûlots formaient alors le contingent français. Le pavillon du général en chef était sur la *Bretagne*, de cent dix canons; Guichen, qui venait d'être promu lieutenant général, montait la *Ville de Paris*, de cent six canons.

Le 3 juin, l'armée navale mouillait hors du goulet, sans incident. Pas d'escadre pour lui barrer le passage; pas même de vaisseau pour l'épier; la mer libre. Dans les guerres maritimes de la Révolution et de l'Empire, l'Angleterre ne commit plus la même faute; elle établit des escadres en permanence vers Ouessant, et elle resta ainsi presque tout le temps maîtresse de la haute mer.

1. A. M., B¹ 154 et 155.

D'Orvilliers cingla aussitôt vers le lieu de rendez-vous ; c'était le groupe des rochers des Sisargas ¹, trois petits îlots, à quelques mètres à peine de la côte de Galice et du cap Saint-Adrian, à vingt milles environ à l'ouest de la Corogne. D'Orvilliers trouvait l'endroit mal choisi, « bien engolfé », n'offrant pas l'avantage des rencontres qu'on pouvait se promettre sur le cap Finisterre ; il n'eut que trop le temps d'en noter tous les inconvénients, car les retards impardonnables des Espagnols allaient l'immobiliser aux Sisargas pendant près de deux mois, exactement pendant cinquante jours.

Il était arrivé en vue de ces îlots le 10 juin. La santé des équipages à ce moment était excellente. « Le changement d'air nous a entièrement délivrés de l'épidémie qui nous a fait tant de mal à Brest. Ce commencement de protection de bonté divine anime ma confiance et j'espère, malgré l'épreuve que j'ai faite de l'inexpérience de plusieurs de mes capitaines, que tout ira bien, si nos alliés concourent avec activité. » Le 14 juin, il rapporte qu'il a réuni les officiers généraux et les capitaines ; il leur a recommandé « les plus grandes attentions pour nos alliés ». Il a critiqué « leur peu d'attention à tenir leur poste et à manœuvrer. Le nombre des capitaines médiocres est encore plus grand cette campagne que la dernière. Cela est fâcheux. Mais comme nous serons les plus forts, si la réunion vient à bien, les fautes seront de moins grande conséquence. D'ailleurs, je me suis aperçu, aujourd'hui que j'ai fait manœuvrer, que ma réprimande a fait son effet et que les choses ont été moins mal que ci-devant. » L'état sanitaire continue à être très satisfaisant.

Le 29 juin, vingt-six jours après la sortie de Brest, dix-

1. Les cartes les plus récentes du Service hydrographique portent Sirargas.

neuf jours après l'arrivée devant les Sisargas, on n'a pas encore de nouvelles des Espagnols. « J'ai la mortification de ne pouvoir vous rendre encore compte de la jonction d'une escadre de nos alliés, pas même de celle qui est à la Corogne. — On se rappelle que la Corogne était à peine à la distance de vingt milles. — Néanmoins, les vents, par intervalles, ont été propices... Je suis tenté de croire que le général espagnol use de prétextes et qu'il attend des ordres plus particuliers de sa cour. Car je ne puis admettre à un officier général, pas même à un nouveau militaire, de la bonne foi dans les pusillanimités dont il couvre ses retardements. » Pas de nouvelles non plus de l'escadre de Cadix, qui était encore dans cette rade le 18, et à qui les vents favorables n'avaient pas fait défaut depuis une vingtaine de jours. « Toutes ces variétés et ces retardements me font appréhender l'inexécution de vos projets et une campagne avortée. L'armée du roi a déjà consumé un mois d'eau et de vivres, dans un parage où elle ne peut espérer aucun avantage. Il est affligeant pour vous et pour moi de dépendre d'étrangers et d'un concert bien difficile à obtenir. »

Enfin, le 2 juillet, l'escadre de la Corogne, commandée par le lieutenant général Antonio de Arce, — huit vaisseaux, deux frégates et un brûlot, — vient de faire sa jonction, et l'on dit que l'escadre de Cadix a pris la mer les 22 et 23 juin. Aussitôt cette seconde escadre arrivée, d'Orvilliers fera voile pour la Manche ; mais ses inquiétudes se font jour ¹. « C'est sur la bravoure et la fermeté qu'il faut établir nos espérances. L'armée combinée sera trop nombreuse et trop peu expérimentée pour en attendre un ensemble de manœuvres satisfaisantes. »

Le 12 juillet, on n'a aucune nouvelle de l'escadre de Ca-

1. Lettre du 4 juillet 1779.

dix, malgré la persistance des vents d'ouest et de sud-ouest. Et voici que l'état sanitaire commence à être moins bon. Déjà la *Couronne* et le *Saint-Esprit* ont dû évacuer leurs malades à la Corogne ¹. « Le nombre de nos malades n'est pas excessif... Nous sommes bien en état d'attaquer les ennemis et d'entamer nos opérations. Mais les moments sont d'autant plus précieux que la saison avance, que l'ensemble ne peut plus se conserver qu'un mois ou six semaines, et qu'il est à craindre que la maladie ne se propage dans nos vaisseaux, où nous avons des fièvres putrides et de la petite vérole... Je suis persuadé de la valeur et de la bonne volonté de nos alliés, mais ce que je vois de leurs manœuvres me confirme plus que jamais qu'ils sont fort éloignés d'être bons officiers de mer. » D'Orvilliers rappelle qu'on n'oublie point de lui envoyer, avec le convoi qui doit le rejoindre dans la Manche, des pilotes connaissant bien la côte anglaise. « Cette précaution est essentielle. Si elle est négligée, il serait fort à craindre de perdre des vaisseaux ou de manquer des opérations, faute de s'approcher [des côtes autant] qu'il serait possible et nécessaire. »

De Madrid, Montmorin tenait d'Orvilliers au courant des décisions de l'état-major espagnol. Douze vaisseaux de l'escadre de Cadix seront directement versés dans l'escadre française, de manière à la porter au total de quarante vaisseaux. Quatre vaisseaux espagnols iront croiser vers les Açores, et les seize autres vaisseaux restants de Córdoba, demeurant sous les ordres de cet officier général, formeront une escadre d'observation; celle-ci ne verra jamais de vue l'escadre combinée, elle sera prête à la soutenir partout, jusqu'à ce que le débarquement dans

1. D'Orvilliers se loua beaucoup des bons offices du consul français de la Corogne, M. de Tournelle. A. M., B¹ 91; 15 août 1779.

l'île de Wight soit effectué. On arme encore au Ferrol deux vaisseaux et quelques frégates pour aller croiser vers le cap Clear, à l'entrée du canal d'Irlande. « Je dois vous prévenir que M. de Córdoba est un vieillard de soixante-quatorze à soixante-quinze ans. Il jouit de l'estime et de la considération de toute la marine espagnole. Mais vous lui supposerez facilement quelques-uns des défauts inséparables de son grand âge... Au reste, l'armée qu'il commande et celle qui est sous vos ordres formeront deux corps absolument séparés et ne se réuniront que dans le cas où les circonstances l'exigeront... J'espère que cette lettre — du 4 juillet — vous trouvera réuni avec tous les vaisseaux espagnols, soit de Cadix, soit du Ferrol, qui doivent se joindre à vous. Votre réunion a éprouvé bien des contrariétés. Dieu veuille que le temps perdu puisse se réparer. M. le comte de Floride Blanche vous a instruit de la sortie de l'armée anglaise. » Commandée par l'amiral Hardy, cette armée anglaise, qui resta d'ailleurs dans la Manche, était forte alors de vingt-huit vaisseaux.

Enfin, le 22 juillet, d'Orvilliers, qui était depuis un mois et demi aux Sisargas, annonce « la très prochaine arrivée de l'escadre de M. de Córdoba » ; il espère que quatre ou cinq jours d'entretien lui suffiront pour tout combiner avec les généraux espagnols ; il se rendra ensuite, « par le chemin le plus court », à l'entrée de la Manche.

Jusqu'au 2 août, il n'y a plus de lettres de d'Orvilliers. Quand il reprend la plume à cette date, c'est pour écrire ces mots navrants : « Le Seigneur m'a ôté tout ce que j'avais dans ce monde ». Le malheureux père venait d'assister à l'agonie et à la mort de son fils unique, jeune enseigne de vaisseau qui servait à ses côtés sur la *Bretagne* ; c'était l'une des victimes de l'épidémie qui avait

éclaté à ce mouillage néfaste des Sisargas. Pendant ces jours de deuil, le chevalier Du Pavillon, major de l'escadre, tint le ministre au courant.

Commencée le 22 juillet, la jonction des escadres s'était terminée le 26, sans incidents maritimes. Il fallut se livrer alors à un énorme travail d'écritures pour uniformiser le système des signaux ; car les Espagnols, à la profonde surprise de d'Orvilliers, n'avaient point eu encore connaissance du code français de manœuvres. On dut improviser tout un corps de signaux. Du Pavillon, qui avait autant d'activité que d'intelligence, se dépensa sans compter ; il fut secondé par le major de Córdoba, José de Mazarredo, dont d'Estaing devait écrire, l'année suivante, qu'il conduisait absolument tout et qu'il était excellent. Bref, cette lourde besogne était achevée le 29. A cette date, Du Pavillon remettait à Córdoba dix exemplaires de la tactique navale française, plus dix-huit tableaux des mouvements et signaux généraux, traduits en espagnol, pour les seize vaisseaux et les deux frégates qui devaient constituer l'escadre propre de Córdoba. Suivant le plan convenu, les autres vaisseaux espagnols avaient été directement incorporés dans l'escadre française. Les vaisseaux de d'Orvilliers, pour la plupart bons marcheurs, allaient être aussitôt ralentis dans leur marche par la nécessité de ne pas aller plus vite que les lourdes machines des Espagnols.

L'armée franco-espagnole quitta les côtes de Galice le 30 juillet et cingla vers le nord. Lorsque toutes les dispositions furent bien arrêtées et que chaque bâtiment eut sa place de marche définitive, elle était ainsi distribuée ¹ :

1. D'après le plan schématique des archives de la Marine : B¹ 155, fol. 3. — Le musée de Marine, au Louvre, possède (salle xx)

Au centre, l'armée combinée de France et d'Espagne, commandée par d'Orvilliers, forte de quarante-cinq vaisseaux, vingt-sept français et dix-huit espagnols ; elle était divisée en escadre bleue, à gauche (Guichen, sur la *Ville de Paris*), en escadre blanche, au centre (d'Orvilliers, sur la *Bretagne*), en escadre bleue croix blanche, à droite (Ternay, sur le *Saint-Esprit*) ;

A gauche de l'armée combinée, l'escadre espagnole d'observation, commandée par Córdoba, forte de seize vaisseaux et deux frégates, tous espagnols ; Córdoba avait son pavillon sur le plus fort vaisseau des deux couronnes, la *Santisima Trinidad*, de cent quatorze canons ;

A droite de l'armée combinée et courant, comme l'escadre d'observation, sur des lignes parallèles à la ligne de bataille, l'escadre légère, commandée par La Touche-Tréville (pavillon sur la *Couronne*), forte de cinq vaisseaux, trois français et deux espagnols ;

Soit, en tout, soixante-six vaisseaux de ligne, trente français ¹ et trente-six espagnols.

Les deux escadres latérales devaient être à huit enca-blures, — environ seize cents mètres, — au vent de leur vaisseau de relèvement respectif, le *Citoyen* pour Córdoba, le *Pluton* pour La Touche-Tréville ; dans chaque escadre,

un curieux dessin manuscrit, en couleurs, qui donne le tableau des quatre divisions d'embarquement commandées par le comte de Vaux, et le plan de la grande armée combinée (d'Orvilliers) « au vent de l'ennemi ». L'escadre espagnole d'observation (Córdoba) et l'escadre légère (La Touche-Tréville) courent en échiquier sur la ligne de bataille, prenant pour point de relèvement, la première, le vaisseau de tête de l'armée, le *Citoyen* ; la seconde, le vaisseau de queue, le *Pluton*. Ce plan indique en outre les 14 frégates, les 10 corvettes, les 4 bombardes, les 8 brûlots, les 2 flûtes et l'hôpital. Total général : 104 voiles. — Estampe analogue dans la Collection de l'histoire de France, année 1779, au Cabinet des estampes de la Bibliothèque nationale.

1. Voir l'Appendice VII.

les vaisseaux devaient être à une demi-encablure de distance les uns des autres.

En arrière de la ligne de bataille, venaient les corvettes et frégates en ordre dispersé, et plus en arrière, les bombardes, brûlots, flûtes à vivres et hôpitaux.

On avait enfin surmonté ce premier obstacle de la jonction des escadres, qui avait fait perdre près de deux mois, et d'Orvilliers se dirigeait à présent sur Ouessant. Où en étaient à pareille date les préparatifs de l'armée de débarquement ?

Les travaux avaient été poussés avec vigueur, sous les ordres du comte de Vaux, dans les deux camps de Saint-Malo et du Havre ; les troupes s'entraînaient dans des manœuvres répétées ; on avait réuni plus de quatre cents bateaux de transport. Le 20 juillet, le duc de Chartres et le prince de Montbarrey, ministre de la Guerre, étaient venus à Saint-Servan ; on avait fait devant eux des simulacres de débarquement avec cinq bataillons de gardes et de chasseurs. Trente pilotes, réunis à Saint-Malo, n'attendaient qu'une nouvelle positive pour aller au-devant de l'armée combinée. Tout devait être prêt, à Saint-Malo du moins, pour le 25 juillet. Cependant des frégates de Brest sortaient à la découverte et ne voyaient rien venir. Devant ce manque prolongé de nouvelles, comment les esprits clairvoyants n'auraient-ils pas commencé à être inquiets ? Dumouriez, qui était aide-maréchal général de l'armée, écrivait au duc d'Harcourt, de Saint-Malo, le 21 juillet, une lettre découragée ¹.

« Voilà la marée passée, point de nouvelles de M. d'Or-

1. HIPPEAU, *Le Gouvernement de Normandie*, t. II, p. 37. Cet ouvrage contient beaucoup de lettres des officiers des camps de Saint-Malo et du Havre.

villiers, la lenteur espagnole achèvera de tout perdre. Savoir même s'il entre dans les idées de cette nation de faire la guerre dans la Manche qu'elle ne connaît pas ? Y entrera-t-elle ? Osera-t-on l'y engager dans l'équinoxe ? En viendra-t-on à bout ? Nos officiers de marine eux-mêmes sont-ils bien pressés de s'y engager à l'arrivée de l'arrière-saison ? Vous connaissez sur cela leur profession de foi. Je prévois de ceci des suites funestes. Nous montrerons le tuf. Les Anglais, déjà presque revenus de leur étonnement, calculeront avec certitude le peu qu'ils ont à craindre d'une réunion de forces mal ameutées, du peu de volonté, de la langueur qui suivent habituellement une combinaison nécessaire (*sic*), trop tardive et aussi peu naturelle. Les deux nations combinées, qui ne s'aiment ni ne s'estiment ¹, achèveront le mal par leur mécontentement et leurs accusations mutuelles. Je ne vous parle pas du vice intérieur de notre machine, vous la connaissez mieux que moi. »

Que n'a-t-on simplifié le problème, au lieu de le compliquer à plaisir ! D'une part, une expédition en Irlande ; d'autre part, le coup de main sur l'île de Wight, qui ne demandait que huit ou dix vaisseaux, stationnés à Cherbourg, pour convoyer l'armement préparé au Havre : c'était tout et c'était assez. « Notre indiscretion et le décousu de nos plans laissent peu de ressources. A moins que le sud-ouest ne dure toute la lune, qu'il ne ramène, comme par miracle, M. d'Orvilliers et les Espagnols, et que cette apparition ne soit pour nous un nouveau coup de l'électricité, notre paralysie sera incurable... C'est trop faire le rôle de Cassandre, mais vous avez la bonté et la patience

1. MAUTORT, *Mémoires*, p. 104, dit des Espagnols, qu'il eut l'occasion de voir à Brest lors de la rentrée de l'armée : « Ils nous détestaient cordialement. » Il a fait une peinture curieuse de leurs officiers et de leurs équipages.

de me lire; ma lettre porte la teinte lugubre de notre quartier général. »

Ce qui légitimait toutes ces inquiétudes, c'était le danger même que couraient à présent les troupes du Havre et de Saint-Malo. Le 25 juillet, on signalait la présence en vue du Havre du commodore Johnstone, avec une division de deux vaisseaux et de plusieurs bâtiments de course; il évoluait en vue du port, courant à son aise du nord au sud, suivant le vent et la marée. Le 26, il était devant Cherbourg. Le 1^{er} août, il mouillait, avec ses neuf bâtiments, à Rothéneuf, à une lieue de Paramé, ou dans la baie de Cancale. Les Français se préparaient à descendre en Angleterre, et ils ne pouvaient pas même faire passer des bâtiments de Granville à Saint-Malo!

Ayant sur la mer, avec l'escadre espagnole, soixante-six vaisseaux de ligne, ils étaient bloqués dans leurs propres ports¹; et toujours pas de nouvelles, ni de d'Orvilliers ni de Córdoba. « Nous sommes ici dans la plus grande impatience, écrit Dumouriez, de Saint-Malo, le 1^{er} août; le temps s'écoule, la saison s'avance, le dégoût se met dans l'officier, la maladie dans le soldat... On doit encore être plus impatient à Versailles qu'ici, et c'est beaucoup dire. »

La Fayette était venu prendre son emploi au Havre le 1^{er} juillet; à ce moment, il était tout rayonnant d'espé-

1. Le 13 août 1779, un corsaire anglais enlevait dans les eaux des Glénans deux chasse-marée. Le gardien des îles, ancien maréchal des logis de cavalerie, Rochard, feignit d'organiser la défense. Il fit le simulacre de charger quatre canons, « qui n'y sont que pour en imposer »; il donna à des moissonneurs et à ses domestiques « un bâton à porter en place de fusil »; tandis que sa fille battait la caisse derrière les dunes, lui-même, vêtu d'un ancien uniforme, faisait marcher sa troupe « à pas doublés » autour d'un monticule, en dérochant ainsi à l'ennemi « la connaissance de cette circulation continue ». Le corsaire, renonçant à poursuivre quatorze autres chasse-marée, disparut au large. Le gardien Rochard reçut une gratification de deux cents livres et une lettre de satisfaction. A. M., B¹ 89.

rance et de joie. « Me voici au Havre, en face du port, et dominant surtout les vaisseaux qui nous conduiront en Angleterre. Jugez si je suis content de ma position et si mon cœur appelle le vent du sud, qui nous amènera M. d'Orvilliers. Je ne puis être tranquille que sur la côte anglaise, et nous n'y sommes pas encore! » Au cours des longues semaines de juillet et d'août, il avait connu les heures douloureuses de l'attente, de l'ignorance, de l'inquiétude. « Vous avez raison, disait-il, de juger que mon sang est en fermentation. »

Mais de nouveau son âme s'ouvre à l'espérance la plus enivrante : on vient d'apprendre au Havre l'entrée dans la Manche des escadres combinées, au moment même où l'on y reçoit la nouvelle des succès de d'Estaing et de Bouillé à Saint-Vincent et à la Grenade. Que de présages de bonheur dans ce concours de circonstances! Quelle aurore pour la marine et pour la France! « Nous y voici donc, et nous touchons enfin aux grands événements. Outre le plaisir de savoir M. d'Orvilliers dans la Manche, j'éprouve encore celui de le trouver plus fort que je n'avais espéré. La seule pensée que le pavillon français mouille à présent dans les rades anglaises est une délicieuse jouissance pour mon amour-propre. »

La Fayette écrivait le 13 août ces lignes, débordantes de joie et de confiance. Sept jours plus tard, un autre gentilhomme, le comte d'Egmont, qui suivait de loin les événements, écrivait au duc d'Harcourt : « Il me paraît impossible de rien comprendre à tout ce qui se fait et se prépare... Le temps expliquera ces énigmes, car tout me paraît en être. »

La clef de ces énigmes, aussi tristes qu'incompréhensibles, se trouve dans les dépêches que d'Orvilliers rédigeait en mer, au cours de sa lamentable odyssee :

« A bord de la *Bretagne*, le 2 août 1779, 8 heures du matin.
Lat. 46° 39', long. 10° 4'.

« Le Seigneur m'a ôté tout ce que j'avais dans ce monde, mais il m'a laissé la force de terminer cette campagne et le plus grand désir que ce soit à votre satisfaction. Les contrariétés nous ont fait perdre du temps; mais il en reste suffisamment pour faire de bonnes opérations, si la Providence les protège...

« Je compte que nous sommes dans ce moment à peu près à cinquante et une lieues dans le sud-ouest d'Oues-sant... Si les vents ne deviennent pas forcés et continuent à nous favoriser, nous serons mardi ou mercredi dans la Manche, et nous aurons dans la semaine cherché l'ennemi à sa côte jusques à la rade de Sainte-Hélène. Et alors, si je trouve cette rade libre ou que je m'en sois rendu maître, j'enverrai donner des avis à M. de Vaux au Havre, comme vous me l'avez recommandé, et lui ferai part des moyens que j'emploierai pour la sûreté de son passage... Je suppose qu'alors, soit par le combat que j'aurai livré aux ennemis ou par leur retraite dans leur port, je serai certain de leur situation et du succès de l'opération. »

D'Orvilliers venait d'écrire son premier mot d'espérance depuis deux mois entiers qu'il tenait la mer; ce fut aussi le dernier. Car dès le lendemain même, 3 août, c'était le triste commencement des contrariétés de tout genre — le vent, la susceptibilité de Córdoba, l'épidémie — qui constituent à peu près toute l'histoire de la campagne depuis le départ de l'Espagne.

D'Orvilliers put faire à son escadre une triste application littérale du verset de l'Évangile : *Spiritus ubi vult spirat*, « Le vent vente où il veut, » lui qui ne cessa d'avoir pendant plus d'un mois des vents contraires. Le vent au nord-est, suivant un mot du temps, c'était « l'ascen-

dant ordinaire de l'étoile anglaise sur la nôtre ¹. » Jusqu'au 14 août, pendant douze jours, les vents n'allaient pas lui permettre de doubler l'île d'Ouessant. Du moins, grâce à ce mouillage prolongé, quelques vaisseaux retardataires, le *Citoyen*, le *Pluton*, le *Protée*, purent rejoindre le gros de l'escadre; mais que de désagréments pour ce faible avantage!

Córdoba se mettait à présent en travers des plans de D'Orvilliers. « Il est inutile de résister plus longtemps, disait Du Pavillon, aux opinions très fausses, mais gravées depuis près de quatre-vingts ans (*sic*) dans la tête de ce respectable officier. » D'Orvilliers, qui manquait peut-être de l'énergie nécessaire, à qui d'ailleurs on avait fait la leçon, fit écrire, le 4 août, à l'amiral espagnol une lettre qui était de sa part une capitulation complète : « Plein de respect, d'estime et de confiance dans vos talents, il accepte et approuve toutes les dispositions dans les marches et les plans d'attaque et de défense dont vous avez la bonté de lui faire part. »

Puis c'étaient les malheureux progrès de l'épidémie, qui frappait tous les équipages les uns après les autres. Il était cependant de la plus grande importance de pouvoir gagner la rade de Tor Bay le 20 août au plus tard; il ne resterait plus alors que dix jours d'eau. D'Orvilliers va demander aux Espagnols, qui en ont pour cinq mois, de lui en céder une petite quantité. Mais rien ne peut remplacer le convoi de vivres et d'hommes qu'il a demandé depuis les Sisargas pour son passage à Ouessant; il l'attend d'heure en heure, avec des ordres et des avis sur la situation des ennemis, à présent qu'il croise à dix lieues à l'ouest-sud-ouest d'Ouessant.

1. Lettre du marquis d'Héricy, cousin du duc d'Harcourt; Valognes, 21 juillet 1779. HIPPEAU, *Ibid.*, t. II, p. 35.

Il faut citer la fin de cette longue et triste dépêche du 6 août :

« A toutes les contrariétés que la Providence nous fait éprouver se joint encore celle de l'inexpérience de nos alliés. La lenteur et l'incertitude de leurs manœuvres, leur répugnance à approcher des vaisseaux me font craindre le défaut de l'ensemble dans la Manche... Enfin, ma position est aussi inquiétante qu'affligeante ; mais elle ne m'abat pas, et jusqu'au bout je chercherai dans moi-même et dans les conseils de gens éclairés les ressources et les moyens de tirer le plus de parti possible de la situation des choses.

« Vous êtes, monseigneur, bien prévenu de la nécessité indispensable de nous faire passer des pratiques de la côte d'Angleterre pour les vaisseaux français et espagnols. Je ne doute pas qu'ils ne se réunissent à l'armée aussitôt qu'il sera possible, ainsi que les galiotes, hôpitaux et autres bâtiments que vous lui avez destinés.

« Je ne sais, monseigneur, si j'ai eu l'honneur de vous faire réfléchir à la nécessité de multiplier les ancres, câbles, grelins et toutes manières d'amarrage pour l'armée. Les brumes, les courants, la situation de l'ennemi m'obligeront à de fréquents mouillages... Il est important que vous ayez la bonté de donner des ordres à Brest en conséquence et qu'ils soient exécutés de manière à ne pas nous faire perdre un instant. Tous les moments sont de la dernière conséquence, après les contrariétés que nous avons éprouvées. »

Quelques bâtiments portant des bois de mâture : voilà tous les approvisionnements que d'Orvilliers reçut alors de Brest en réponse à ses demandes instantes et trop justifiées. On lui promettait de lui faire parvenir le reste dans la Manche.

La dépêche du 8 août montre le désaccord entre les plans du ministère et ceux du général. Le ministère de-

mandait que l'ennemi fût, avant toute descente, complètement délogé de la rade de Spithead. D'Orvilliers répondait que cette rade était très difficile à forcer : son peu de largeur ne permettait d'y engager au plus que deux vaisseaux de front ; mais rien n'empêchait le succès complet d'une descente dans l'île de Wight, du moment où l'escadre serait maîtresse de la rade de Sainte-Hélène. D'ailleurs, il concertera avec le comte de Vaux toutes les dispositions nécessaires.

Quoi qu'on fasse, il faut se hâter de prendre contact avec l'ennemi. « Le progrès de la maladie dans nos vaisseaux est une forte raison pour ne rien négliger à cet égard. Nous sommes encore en état de combattre, mais il est très à appréhender que nous ne nous y conservions pas longtemps. Il manque à la seule *Ville de Paris* deux cent quatre-vingts hommes, et je lui ferai fournir cent hommes par les frégates de sa division pour le combat. Je n'ai pas la même ressource pour les chirurgiens qui lui manquent ; cette espèce manque dans tous les vaisseaux, qui, conséquemment, ne peuvent s'entr'aider. »

Cependant, il a pu refaire en partie sa provision d'eau, grâce à la bonne volonté de Miguel Gastón, l'un des chefs d'escadre espagnols. Le 11, il annonce son départ imminent pour le nord, car le vent est en train de tourner ; il a grande hâte d'être dans la Manche, pour en barrer l'entrée à la flotte anglaise, partie de Saint-Christophe dans les Antilles, et pour longer la côte de l'Angleterre à la recherche de l'ennemi.

Dès le lendemain, le vent était repassé au nord. D'Orvilliers est comme frappé de terreur devant les progrès incessants de l'épidémie. Il se demande ¹ s'il ne devra pas renvoyer à Brest plusieurs de ses vaisseaux qui vont

1. Lettre du 12 août.

être bientôt incapables non seulement de combattre, mais même de tenir la mer. « Je sens tout l'accablement de ce parti et l'affreuse sensation qu'il ferait chez nous et chez nos ennemis. Aussi ne me déterminerai-je qu'à la dernière extrémité. » Mais que devenir, si le fléau ne s'apaise ?

Enfin, le vent passe au sud. D'Orvilliers renonce à faire relâcher des vaisseaux à Brest. Emmenant avec lui toute l'escadre combinée, où le nombre des malades était au moins égal à celui des hommes valides, il fait voile vers le nord. Le 14 août, il avait connaissance du cap Lizard ; le 16, il croisait à huit lieues au sud-sud-ouest de l'entrée du port de Plymouth.

La nouvelle en avait été portée, comme par un courant électrique, à Brest, à Saint-Malo, au Havre ; et dans les cœurs de tous ces frères d'armes, — marins de d'Orvilliers, qui erraient sur l'Océan depuis deux mois et demi, soldats du comte de Vaux, qui sondaient l'horizon jour et nuit, — il passa un frisson de joie et d'espérance.



CHAPITRE XIV

LA CAMPAGNE DE LA MANCHE EN 1779

3^o LA RENTRÉE A BREST

D'Orvilliers devant Plymouth. — Sa connaissance insuffisante de la navigation de la Manche. — Changement dans le plan de campagne. — Prise de l'*Ardent*. — D'Orvilliers au large du cap Lizard. — Épidémie meurtrière. — Conseil de guerre du 25 août. — Retour devant Plymouth. — Opérations de chasse. — Rentrée de l'escadre à Brest, 14 septembre. — Fin de la campagne. — Les responsabilités.

Le 16 août, l'escadre combinée avait fini par arriver en vue de Plymouth.

« A bord de la *Bretagne*, le 16 août 1779. Le cap de Rame, entrée de Plymouth, N. 1/4 N.-E. du compas à 8 lieues.

« Monseigneur, L'armée combinée est, dans ce moment, en calme et mouillée à la vue de la tour de Plymouth. Le temps est bien contraire au désir que j'ai de me rendre directement à Sainte-Hélène pour tâcher d'engager les ennemis à un combat, qu'il est d'autant plus important d'accélérer que la situation des vaisseaux français, dont vous êtes informé, devient chaque jour plus mauvaise, tant relativement aux maladies qui les dévastent qu'à la petite quantité d'eau et de vivres dont ils sont munis. Ces considérations ne me permettent pas une autre combinaison.

« Nous rendre maîtres du canal, conformément aux or-

dres du roi, pour effectuer le passage de l'armée de terre, et pour recevoir les secours d'eau et de vivres dont l'armée va manquer : voilà les deux objets qui m'occupent dans ce moment. »

Il demande de nouveau de « presser le départ des pilotes côtiers, dont le vide est bien inquiétant. »

Pour être enfin arrivé en vue des côtes anglaises deux mois et demi après la sortie de Brest, la situation de D'Orvilliers était toujours aussi critique. Les vents du sud-ouest, qui lui avaient permis de quitter les parages d'Ouessant, avaient soufflé deux jours en tout ; brusquement, le calme l'immobilisait en vue de Plymouth ; l'état sanitaire ne faisait qu'empirer ; les provisions étaient à la veille de s'épuiser. Et il était toujours sans nouvelles, de l'ennemi, qui demeurait invisible, de Sartine, qui restait silencieux.

Cependant le même jour, 16 août, dans une longue dépêche écrite du même mouillage, à sept heures du soir, le général accusait réception des instructions nouvelles que venait de lui apporter la frégate la *Terpsichore*. Le projet de descente avait été profondément remanié. On avait abandonné l'idée d'un débarquement à l'île de Wight et dans la région voisine. Il s'agissait à présent de faire descendre les troupes de terre, ou du moins la partie de l'armée du comte de Vaux qui était à Saint-Malo, sur les côtes méridionales de la Cornouaille, dans la baie de Falmouth. Un convoi de ravitaillement allait partir de Brest pour rejoindre l'armée navale, l'intention du roi étant qu'elle tint la mer pendant plusieurs mois encore.

« Plein de respect et de confiance, monseigneur, dans la sagesse de mon maître et de son conseil, le plus grand zèle se réunit à l'obéissance aux ordres qui me sont prescrits ; mais je vous dois, je dois à l'État et je me dois à moi-même les observations suivantes. » D'Orvilliers fait

remarquer surtout combien il lui est difficile de tenir longtemps la mer — on lui parlait de « plusieurs mois » — le long des côtes anglaises. Si l'ennemi « se prêtant à nos désirs », on parvenait enfin à le rejoindre et à livrer bataille, on pourrait encore compter sur une victoire, malgré le délabrement de jour en jour plus grand de l'armée navale ; mais toute bataille, même heureuse, mettrait plusieurs de nos vaisseaux dans une fâcheuse posture. Pour les couvrir, il faudrait s'abriter « dans un mouillage quelconque, qui serait toujours une rade foraine, conséquemment point à l'abri de certains coups de vent. Les relâches dans la Manche, où nous n'avons point de port, ne sont ni sûres ni susceptibles des secours que les circonstances exigeraient. »

A ce général qui, même dans une victoire, prévoit des conséquences fâcheuses, n'aurait-il pas été facile de répondre que la bataille qui aurait dispersé l'escadre anglaise aurait permis du coup de procéder au débarquement et qu'elle aurait, par suite, modifié du tout au tout les conditions de la croisière dans la Manche ? Mais il est inutile de faire ressortir sa circonspection excessive, ni cette stratégie expectante, qui semble attendre la rencontre d'une sorte de consentement tacite de l'ennemi ; car il ne lui fut jamais donné de courir les chances d'une bataille.

Où d'Orvilliers n'est que trop dans le vrai, c'est quand il rappelle l'état misérable de ses équipages. Si on ne lui envoie pas les secours en hommes et en vivres qu'il demande, il y a bien à craindre que, loin de pouvoir tenir la mer le temps projeté, il ne soit obligé de rentrer dans un port français. Puis, il ne faut point oublier tous les dangers que présente une campagne en Manche par les gros temps qui suivent d'ordinaire le mois de septembre. « Les Anglais, qui ont tous leurs ports sous le vent d'ouest et du sud-ouest, peuvent, sans rien hasarder, mettre de-

hors leurs escadres et leurs flottes ; il n'en est pas de même des forces réunies de la France et de l'Espagne. Si ce grand nombre de vaisseaux est battu par une tempête d'ouest, ils n'ont de ressource que celle d'enfiler le canal et de faire l'est ; mais si le coup de vent est du sud, du sud-sud-ouest et même du sud-ouest, le grand nombre ne pourra doubler la partie la plus sud de la côte d'Angleterre, d'où il résulte que la marine des deux puissances est beaucoup exposée dans cette mer pendant l'automne et l'hiver. »

Autre difficulté matérielle : comment procédera-t-on, en pleine mer, par des temps peut-être peu maniables, à l'opération toujours longue et compliquée, même dans un port, du « reversement » des secours apportés par la flotte de ravitaillement ?

Pour la rade même de Falmouth, l'endroit est loin d'être favorable. D'après le témoignage de Hamilton, qui était embarqué sur l'escadre, le port est mauvais, il ne peut contenir que six à huit vaisseaux, il est exposé à tous les vents du large, il est semé de rochers. D'Orvilliers aurait pu ajouter qu'un débarquement à Falmouth, sur un point tout à fait en dehors des routes fréquentées et à quatre-vingt-dix lieues environ de Londres, n'aurait probablement jamais d'autre résultat que l'occupation de quelques coins déserts de la Cornouaille. Ce n'est pas en faisant à l'ennemi une piqure au pied qu'on parvient à le tuer.

En terminant sa dépêche, le général faisait une fois de plus une triste peinture de sa situation : « C'est un grand malheur, mais un malheur prévu, que la jonction de nos alliés ait été si tardive ; mais c'est un malheur encore bien plus déplorable que le terrible fléau qui désarme nos vaisseaux. C'est encore une contradiction bien désolante que les opérations ne puissent commencer que lorsque l'armée française est à la fin de son eau et bientôt de ses vivres...

« C'est aujourd'hui le quatrième jour que nous sommes

à la vue du cap Lizard et des côtes d'Angleterre qui le suivent dans l'est. Néanmoins, je n'ai rencontré aucun pêcheur, où je puisse prendre des pilotes pratiques. Ceux annoncés par M. le comte de Paradès ¹ n'ont pas plus paru que ceux arrêtés à Saint-Malo ou ailleurs, de sorte que nous naviguons comme au hasard et sans connaissance des dangers et des courants de la côte ; les Espagnols en gémissent encore plus que nous et ne cessent de faire entendre leurs cris.

« Toute cette journée s'est passée dans un calme parfait, et j'ai été obligé de faire mouiller l'armée à une heure après midi, pour étaler le jusant qui la portait dans l'ouest. »

« Nous naviguons comme au hasard. » Peut-on imaginer dans la circonstance et d'une manière générale un aveu plus grave de la part d'un commandant d'escadre ? Ces côtes mystérieuses et redoutées, ce sont les côtes de la Cornouaille ; quelques heures à peine les séparent de Brest. « Mer peu fréquentée et presque point connue des officiers » : c'est la Manche, la mer de Bretagne et de Normandie, que définit ainsi un lieutenant de vaisseau à cette date même ². On comprend que d'Estaing ait navigué

1. Le soi-disant comte de Paradès, de son vrai nom Vincent Richard, était un aventurier politique, fort occupé alors du projet anglais ; il fournit divers mémoires, en 1779, sur des descentes à Wight et à Portsmouth : A. M., B⁴ 83. — Dans sa dépêche du 3 septembre 1779, en annonçant le retour à Brest du comte de Paradès malade, d'Orvilliers disait : « Il me paraît fort égal, dans la circonstance présente, qu'il soit à bord, à Brest ou à la cour. Les pilotes côtiers qu'il nous avait promis n'ont pas plus paru que ceux annoncés des côtes de Bretagne et de Normandie ». Par contre, il regrettait le départ de Hamilton, malade aussi, à cause de sa connaissance exacte des lieux. — Paradès (Vincent Richard) fut enfermé à la Bastille, du 4 avril 1780 au 13 mai 1781. A. M., C¹ 14.

2. La Bretonnière, 16 juillet 1779 : HIPPEAU, *Le Gouvernement de Normandie*, t. II, p. 30.

« comme au hasard » sur les côtes des États-Unis ; mais que des officiers du port de Brest aient pu vivre dans cette ignorance de la mer dont les courants et les rivages auraient dû leur être familiers, cela paraît inconcevable ; cela fut pourtant. La mer est « le grand saint de ces hérétiques, » disait d'Estaing à propos des Anglais ¹ ; les officiers orthodoxes du roi Très Chrétien n'avaient pas toujours rendu à ce saint un culte assez assidu. Braves gens, mais imprévoyants, une cruelle expérience allait leur apprendre que la guerre navale se prépare, de longues années à l'avance, par une pratique quotidienne de la mer.

Le nouveau plan qui venait d'être adopté, et dont d'Orvilliers dissuadait l'application, se trouve dans l'instruction que le comte de Vaux avait reçue du ministre de la Guerre, en date du 6 août ². Aussitôt que les opérations de l'armée combinée auront assuré la liberté de la Manche, le général de l'armée de terre fera embarquer les troupes de Saint-Malo et du Havre, ou d'abord les troupes de Saint-Malo seulement, dans le cas où la position des Anglais dans la Manche s'opposerait à l'embarquement immédiat des troupes du Havre. Il descendra au port de Falmouth ou à la rade d'Helfort, qui est à deux lieues de Falmouth. Il s'établira aussitôt à Bodmin, à l'intérieur de la Cornouaille ; il poussera, de là, jusque sur la Tamer, de manière à prendre par l'intérieur, si l'occasion s'en présente, la place de Plymouth. L'essentiel est de s'établir solidement dans la province de Cornouaille pour y passer l'hiver, en vue de la campagne du printemps prochain.

Voilà, en effet, à quoi on en était arrivé avec tous les retards et tout le décousu de cette triste campagne. Pour

1. Dans son *Journal de Cadix*. A. M., B⁴ 177.

2. HIPPEAU, *Ibid.*, t. II, p. 167. Voir aussi le mémoire du duc d'Harcourt, p. 169.

1779, on renonce à tenter autre chose que la traversée de la Manche et le débarquement; on emploiera l'arrière-saison à préparer en Cornouaille même la campagne suivante et à détruire le long des côtes ou des rivières tous les établissements maritimes de cette partie de la Manche. Mais que fera-t-on en 1780? Comment le comte de Vaux, qui court le risque d'être bloqué dans son camp de Cornouaille, pourra-t-il s'avancer de ce coin perdu jusqu'au cœur de l'Angleterre? Le ministère français ne se piquait pas de prévoir les choses de si loin.

Dans une lettre spirituellement clairvoyante et sévère, qu'il écrivait de Honfleur, le 28 août 1779, au duc d'Harcourt, le duc Du Châtelet, fils de la célèbre marquise, montrait que les malheurs de la campagne navale n'avaient guère d'autre cause que l'esprit d'imprévoyance et d'indécision qui régnait à Versailles ¹.

« Il y a... une chose claire au milieu de l'ambiguïté de l'ordre qui vous est donné, c'est que le ministre n'a pas encore de projet déterminé, si ce n'est de risquer à tout hasard et à tout événement une expédition quelconque contre l'Angleterre, pour acquitter ses engagements avec l'Espagne... La cour, qui a varié de projet et qui n'a voulu rien décider, — ce qui convenait fort à l'ignorance et à l'indécision de nos ministres, — a voulu jouer sur deux cordes (la descente à Wight ou à Falmouth), et a laissé à M. d'Orvilliers à décider laquelle il fallait mettre la première en branle. Ce sera donc d'après ses opérations et d'après son jugement que l'une ou l'autre s'opérera; et je ne connais, entre nous, rien de plus fort et de plus absurde. Mais nous en verrons bien d'autres, quoique nous en ayons pas mal vu déjà! Notre sort est donc, comme vous voyez, entre les mains de M. d'Orvilliers. Nos minis-

1. HIPPEAU, *Le Gouvernement de Normandie*, t. II, p. 67.

tres ont fait comme les gens faibles, qui ne savent jamais désirer les choses qu'à demi au moment de l'exécution et qui sont charmés de ne donner que des ordres conditionnels et embrouillés. Ils se sont enfournés de toutes parts avec l'Espagne, sans savoir comment ils en sortiraient ; ils ont cru que les événements les tireraient d'affaire, et ils se trouvent enfin au pied d'un mur, qu'ils laissent à M. d'Orvilliers le soin de franchir...

« Au mois d'octobre viendra la grande boutique pour faire une campagne d'hiver, ce qui est fou et archi-fou... Vous avez très bien fait de faire expliquer clairement la cour ; car avec des ouvriers comme ceux à qui vous avez affaire, il faut leur faire mettre les points sur les *i*. Je vous jure qu'ils sont encore plus empêtrés que nous ne le serons, car ils tiennent la queue de la poêle ; il est vrai qu'ils ne courent pas le risque d'y être frits ! »

Cependant on pouvait penser, depuis qu'on savait d'Orvilliers en vue de Plymouth, que La Touche-Tréville, à la tête de l'escadre légère, allait bientôt apparaître devant Saint-Malo et le Havre, pour escorter les flottes de transports : ce n'était qu'une question de quelques jours. Aussi la seconde quinzaine d'août fut-elle employée, dans les deux ports de la Seine et de la Rance, aux opérations d'embarquement. Le 28 août, le duc d'Harcourt, qui commandait au Havre, informait le comte de Vaux que tout était embarqué, vivres, effets de campement, matériel de guerre, sauf les troupes elles-mêmes, qui étaient d'ailleurs prêtes à monter à bord ; il attendait pour le jour même, au plus tard pour le lendemain, des nouvelles de l'armée navale. Il la croyait, en effet, à cette date, à la hauteur de Sainte-Hélène.

Bien loin de s'être avancé jusque sur les côtes de l'île de Wight, d'Orvilliers n'avait pas même pu rester au

mouillage de Plymouth. Dès le 17 août, c'est-à-dire vingt-quatre heures à peine après que les calmes l'avaient arrêté en vue de ce port, le vent était passé à l'est-sud-est. Cependant, soit par des déserteurs, soit par la prise de l'*Ardent*, vaisseau de soixante-quatre canons, faite le jour même, on avait appris la présence d'une flotte anglaise à Plymouth.

La prise de l'*Ardent* était due à la *Junon*, du chevalier Bernard de Marigny, et à la *Gentille*, de Mengaud de La Hage; elle devait donner lieu plus tard à une contestation entre ces deux officiers, qui se disputaient l'honneur de l'unique trophée de la campagne. Chargé de trancher ce différend, La Touche-Tréville les comparait à « ces mauvais coucheurs qui ont soin de tirer la couverture toute à soi »; son rapport conclut au mérite égal des deux capitaines et associa même à leurs noms, pour avoir coopéré à cette prise, les commandants de la *Bellone* et de la *Gloire*, Gonidec et Bavre ¹.

La présence devant Plymouth d'une escadre de soixante-six vaisseaux de guerre, dont l'ennemi ignorait la situation misérable; — la préparation en Normandie et en Bretagne de deux corps de débarquement; — la jonction imminente de ces deux grandes machines de guerre: tout cela avait causé en Angleterre une véritable panique. Il y avait en tout six cents hommes à Plymouth, pas de munitions, non plus d'ailleurs qu'à Falmouth. Jamais le danger n'avait été si grand; l'Angleterre est perdue, disaient en Angleterre même les alarmistes. Pour l'Amirauté, elle continua à garder ses vaisseaux invisibles au fond des ports. Les vents et l'épidémie allaient bientôt se charger de délivrer l'Angleterre de ses terreurs.

1. L'*Ardent* devait être reperdu à la bataille des Saintes, le 12 avril 1782.

Les gros temps avaient contraint d'Orvilliers à lever le mouillage de Plymouth. Le 20 août, il croisait à seize lieues dans le sud-sud-ouest du cap Lizard ; de là, il adressait au ministre une dépêche désespérée, douloureux témoignage de ses tortures morales et de ses indécisions stratégiques.

Avant tout, qu'on lui envoie tout de suite des secours matériels. « Il est de toute nécessité que vous fassiez passer à tous les vaisseaux français, avec des marins pour refaire leurs équipages, un jeu de voiles entier, ou du moins en huniers et basses voiles. » Il regarde encore « comme très possible » de débarquer en Cornouaille l'armée de terre ; mais c'est la misère et la ruine qu'elle va trouver dans ce triste pays, dénué de toutes ressources. Ne vaudrait-il pas mieux remettre toute la campagne à l'année suivante ?

« Réfléchissez, monseigneur, que depuis le 7 de ce mois l'armée a été en vue d'Ouessant, et qu'elle n'a pu recevoir encore aucun secours de Brest, quoique sa situation soit extrême, et qu'il ne puisse y avoir que celle de mon âme qui soit plus triste. Les temps affreux que nous éprouvons depuis quatre jours doivent nous faire juger de ce que nous devons attendre de la saison plus avancée ; la grosse mer, le vent forcé, la foudre, tout rend la communication impossible, et c'est par des bouteilles fermées hermétiquement, filées sur des bouées, que j'essaie de vous faire passer ces lettres. »

Cependant il va essayer de reprendre le mouillage de Plymouth et de détacher ensuite à Saint-Malo la division de La Touche-Tréville et au Havre la division du chevalier de Ternay ; mais il fera prévenir en même temps les généraux de l'armée de terre de ne point procéder à l'embarquement avant d'avoir reçu des ordres nouveaux de la cour. « Je ne puis me persuader que le projet contenu

dans mes dernières instructions et dans les lettres du roi, du 9 de ce mois, subsiste lorsqu'il aura été suffisamment réfléchi. La seule situation de l'armée navale, dévastée par l'épidémie, sans eau, sans rafraîchissements et bientôt sans vivres, oblige à y renoncer. »

Pour savoir à quel point les plaintes de d'Orvilliers sur l'état sanitaire de l'armée navale étaient fondées, il suffit de parcourir les lettres que ses capitaines lui adressaient presque chaque jour. On ne saurait imaginer un commentaire plus affligeant que les rapports du chevalier de Réals, du *Palmier*; du chevalier de Ternay, du *Saint-Esprit*; du vicomte de Rochechouart, de l'*Auguste*; de Guichen et de Huon de Kermadec, de la *Ville de Paris*; de Baraudin, de l'*Actif*, et de combien d'autres. Qu'on en juge par ces lignes, que le commandant Baraudin écrivait à bord de l'*Actif*, le 19 août :

« Mon général, Mon devoir, l'humanité, tout exige de moi que je vous mette sous les yeux le noir tableau de ma situation. J'ai, dans ce moment, deux cent vingt-deux hommes avec des fièvres malignes. Environ soixante hommes sont malades dans leurs hamacs, faute de place pour les mettre en bas. Près de quarante sont censés convalescents, mais ne peuvent se porter sur leurs pieds. Aujourd'hui, il en entre vingt-deux au plat ¹; hier, il en entra dix-sept. Et c'est tous les jours de même. Mes maîtres de tous les états sont attaqués de l'épidémie, et elle gagne l'état-major. M. de La Valette est en danger; mes trois auxiliaires sont à la mort et mes trois gardes de la marine sont attaqués d'hier au soir. Je n'ai plus de bœuf, et samedi je serai obligé de faire le bouillon avec des salaisons. L'entrepont est infecté depuis deux jours; les pré-

1. Synonyme ici d'infirmerie. Plat des matelots : nourriture des matelots malades (Littre).

vôts n'y subsistent pas vingt-quatre heures. Tous mes chirurgiens sont sur le grabat; le premier a déjà eu le fatal mal de tête. Mes quarts sont trop faibles pour manœuvrer, et je suis hors d'état de lever une grosse ancre. Avant-hier, je fus plus de trois heures à en lever une petite. Mon aumônier est à la mort depuis plus de trois semaines. J'ai abandonné la grande chambre aux malades de l'état-major et je me suis retiré dans la chambre du conseil.

« J'ai cru devoir, mon général, vous rendre ce compte pour que vous ne soyez pas surpris de ce qui m'arrivera dans l'exécution de vos ordres... J'ai perdu vingt et un hommes, dont le dernier est mort hier au soir... Si vous pouvez soulager mes maux, mon cher général, faites-le; si vous ne le pouvez pas, vous saurez mon état. Je suis tranquille... Pas un convalescent. Chaque homme frappé du mal de tête et de douleurs aux cuisses ne meurt pas toujours, mais ne se rétablit pas et rentre au plat deux jours après en être sorti. »

D'Orvilliers ne put que renvoyer le jour même l'*Actif* au port de Brest. C'était la lugubre procession qui commençait de ces vaisseaux dévastés par le scorbut, transformés en hôpitaux; ils rentrèrent à Brest les uns après les autres pour y évacuer leurs moribonds ¹.

Le vent d'est avait continué à chasser d'Orvilliers hors de la Manche; le 22 août, il était à vingt-deux lieues au nord-ouest d'Ouessant, c'est-à-dire en plein Atlantique. Toutefois, il parlait encore de revenir sur Plymouth et de détacher deux divisions pour Saint-Malo et le Havre. Comme pour se donner du cœur, il disait que tout n'avait

1. Quand l'escadre rentra à Brest, elle y rapporta plus de huit mille malades. Pendant longtemps les habitants virent passer les voitures couvertes qui portaient les morts en terre. MAUROT, *Mémoires*, p. 101.

pas été perdu dans cette triste croisière : « Certainement, nous avons été bien contrariés par le retardement des jonctions et par l'épidémie qui nous afflige si cruellement. Néanmoins, il résulte toujours des mouvements de l'armée navale qu'elle a étonné et peut-être fait trembler l'Angleterre, qu'elle a forcé l'armée ennemie de se réfugier dans Plymouth, et qu'à sa vue elle a pris un vaisseau de ligne qui allait la fortifier, et qu'enfin elle est pour ce moment maîtresse de la Manche. » Piètre résultat pour une escadre, de se borner à « étonner » l'ennemi ! Singulière manière d'être « maîtresse de la Manche », de ne pouvoir ni y entrer ni y débarquer !

Le sort de la campagne, ajoutait d'Orvilliers, est à présent entre les mains des Espagnols. Quand il sera revenu devant Plymouth, il demandera à Córdoba de lui fournir les vaisseaux nécessaires pour combler ses vides. Mais comment espérer encore devant cette coalition d'obstacles de toute nature ? « Je m'étais fait une fête, disait-il dans sa dépêche du 23 août, de célébrer celle du roi mon maître devant Plymouth et à la portée de l'ennemi. Mais je n'en ai plus l'espérance ; les contrariétés qui me poursuivent sont trop opiniâtres. »

Le 25 août, le jour même de la Saint-Louis, un conseil de guerre réunissait à bord de la *Bretagne* les douze lieutenants généraux et chefs d'escadre des deux nations alliées ¹. L'avis unanime de tous les officiers généraux fut de se porter vers les Sorlingues, où l'on pensait trouver l'escadre anglaise et la forcer au combat. Cette nouvelle croisière dans la Manche devait être la dernière ; si le

1. Sept Français : Guichen, Rochechouart, La Touche-Tréville, Ternay, Hector, Monteil, Bausset. Cinq Espagnols : Gastón, Arce, Solano, Possada, Ossonno. — Procès-verbal de cette séance, rédigé par le chevalier Du Pavillon et portant le « Vu » de d'Orvilliers : A. M., B¹ 155, fol. 124-130.

8 septembre chaque vaisseau n'avait pas embarqué les hommes, les vivres et les rafraîchissements qui lui étaient indispensables, l'armée, sans plus tarder, ferait route pour le port de Brest. Et d'Orvilliers, comme s'il était heureux d'avoir adopté une résolution ferme ou d'avoir abrité sa responsabilité derrière l'avis unanime des sept officiers généraux français et des cinq officiers généraux espagnols, ajoutait : « Voilà donc, monseigneur, ma leçon faite et sur laquelle je manœuvrerai, à moins que je ne reçoive des ordres qui y soient contraires. »

Donc, dès le 27 août, le vent étant passé au sud-ouest, l'armée navale avait mis le cap sur les Sorlingues ; d'Orvilliers recommençait, suivant le mot du duc Du Châtelet, son « ouvrage de Pénélope ». Le 31 août, les malheureux purent croire que la fortune avait enfin pitié d'eux : les frégates avancées venaient de découvrir à la pointe du jour, dans les eaux des Sorlingues, l'armée anglaise, tous les vaisseaux en panne. C'était l'escadre de l'amiral Hardy, forte d'une quarantaine de voiles, qui avait eu de son côté des évolutions singulières. Elle avait, en effet, cherché l'escadre franco-espagnole dans le golfe de Gascogne, alors qu'elle était devant Plymouth ; puis, les vents d'est l'avaient poussée au large ; à présent, elle rentrait dans la Manche.

D'Orvilliers donne aussitôt l'ordre à Guichen, dont la division formait l'aile gauche de l'armée combinée, de serrer les côtes d'Angleterre, pour empêcher l'ennemi de se réfugier dans ses ports. La *Ville de Paris* commence ce mouvement, non sans perdre du temps à emprunter quatre cents hommes à ses propres frégates, car elle avait à peine la moitié de son équipage en état de combattre. Hardy aperçoit le mouvement de l'ennemi, il voit qu'il va être tourné ; aussitôt, il fait revirer son armée et prend

chasse à toutes voiles. D'Orvilliers fait à toute l'armée le signal de chasser. « Jamais, disait-il, la nation française n'a montré plus de volonté et de bravoure que dans cette occasion. Elle s'est manifestée au point que, loin de réfléchir sur l'état fâcheux et très diminué des équipages, une grande partie des malades a dit ne plus sentir son mal depuis qu'on chassait l'ennemi. »

La chasse dura pendant vingt-quatre heures continues, sur une distance d'environ trente lieues, dans la direction de l'est-nord-est. Mais le lendemain, 1^{er} septembre, l'armée anglaise, dont tous les vaisseaux marchaient de la même vitesse, était à six ou sept lieues au vent de l'armée combinée, tandis que celle-ci s'égrenait sur une ligne de plus en plus longue à mesure qu'elle s'avavançait. Hardy était désormais assuré de rentrer à son aise au port de Plymouth. Pour comble de malheur, le vent, dans cette matinée, se refuse à la poursuite de d'Orvilliers et tourne tout à fait à l'est.

Hardy est à l'abri du danger ¹. Mais voici d'autres bâtiments qui n'échapperont pas aux Franco-Espagnols : les vigies viennent de signaler à l'arrière de l'armée onze, treize et enfin quinze voiles. L'ordre est aussitôt donné de virer de bord vent arrière et de chasser. A deux heures après midi, on prend contact avec cette seconde escadre ; nouvelle déception : c'était un convoi hollandais qui venait de Surinam, et qui était escorté de cinq bâtiments de guerre de la même nation. Il était dit que l'escadre combinée ne pourrait pas, avec ses soixante-six vaisseaux de ligne, tirer un seul coup de canon. Quinze jours après

1. « Une estampe du colosse de Rhodes, qui laisse passer entre ses jambes plusieurs convois anglais, donne une idée, malheureusement trop juste, de notre manière de tenir la mer, avec une supériorité décisive. Londres l'a imaginé, et Paris en a ri. » *Journal de mon voyage en Amérique* (de Charlus). A. M., B¹ 183.

sa première croisière, elle venait d'apparaître encore devant Plymouth; pas plus que la première fois, elle ne pouvait dépasser cette limite fatale, ni prendre contact avec l'ennemi. Une fois encore, sa présence n'était qu'un vain épouvantail.

D'Orvilliers essaya de pousser un cri de triomphe. « Il résulte, monseigneur, que nous avons fait fuir ces prétendus maîtres de la mer, et d'une manière si précipitée qu'il est difficile d'imaginer que, malgré leur fécondité à nier et à défigurer les faits, ils puissent colorer ce dernier, bien aperçu d'ailleurs du cap Lizard comme des deux armées ¹. » Mais il sait bien que sa prétendue victoire n'est que l'aveu définitif de sa propre impuissance, et qu'il vient de tenter sa dernière chance : tout est bien fini à présent. « Je dois vous observer que les hommes ne peuvent l'impossible ²; c'est une vérité que toute puissance humaine ne peut détruire. Il faut nécessairement, à des vaisseaux, des bras pour les manœuvrer... Il faut également des vivres pour sustenter leurs équipages... Si donc, monseigneur, vous faites rejoindre l'armée par des vaisseaux en nombre suffisant pour transporter ses malades, des marins pour remplacer au moins en partie ceux qui manquent, des vivres pour sustenter les équipages, et des pratiques des mers et côtes où l'on voudra l'envoyer, je tiendrai la mer aussi longtemps qu'il sera jugé nécessaire et ferai tous mes efforts pour porter l'armée partout où l'on voudra. C'est en conséquence de cette volonté, très déterminée d'obéir à ce qui me sera prescrit, que je m'en vais m'approcher d'Ouessant. »

A la même date, au Havre, d'Harcourt croyait qu'il allait enfin s'embarquer. Un cotre qu'il avait envoyé aux

1. Dépêche du 3 septembre.

2. Dépêche du 4 septembre.

nouvelles avait découvert l'escadre de Hardy entre Portland et l'île de Wight, et l'avait laissée en vue de Portsmouth. « A cette manœuvre des Anglais, il est facile de juger que M. d'Orvilliers n'en est pas éloigné, et je ne fais aucun doute qu'on ne nous rapporte qu'il est mouillé à Sainte-Hélène ¹. »

C'est dans les eaux d'Ouessant que d'Orvilliers était alors mouillé. C'est là qu'il reçut la dépêche de Sartine, du 3 septembre, en réponse à celle où il lui avait fait connaître la séance du conseil de guerre : l'ordre du ministre était de relâcher à Brest. Le 11 septembre, d'Orvilliers était mouillé dans l'Iroise. Dans une longue dépêche, il résumait les résultats de la campagne : la prise d'un vaisseau de guerre, d'une vingtaine de bâtiments de commerce, de onze cents prisonniers, l'alarme en Angleterre, la fuite des Anglais. Cela était vrai, mais que cela était peu, et à quel prix ce peu avait été acheté ! « Il en aura coûté beaucoup d'argent pour ne rien faire, » comme l'écrivait Marie-Antoinette à sa mère ².

Le 14 septembre, tous les vaisseaux de l'armée combinée étaient ancrés dans la rade de Brest. Depuis le 3 juin, où il était parti pour les Sisargas, d'Orvilliers avait tenu la mer pendant cent quatre jours.

A plusieurs reprises déjà, en invoquant le mauvais état de sa santé, qui n'était que trop réel, il avait demandé à être relevé de son commandement. A son retour à Brest, il dut encore faire célébrer, le 20 septembre, un *Te Deum* que le roi avait ordonné, non, certes, pour sa triste croisière, mais pour les succès de d'Estaing à la Grenade. Le lendemain 21 septembre, il fit la remise à Du Chaffault du commandement de l'armée combinée. Puis, au milieu

1. Lettre du 4 septembre. HIPPEAU, *Ibid.*, t. II, p. 78.

2. Lettre du 15 septembre 1779. ARNETH et GEFFROY, t. III, p. 355.

des regrets unanimes des officiers et des équipages, entouré de la sympathie profonde qui s'attachait autant au père en deuil qu'au malheureux et vaillant amiral, il quitta cette escadre qui ne lui rappelait que déboires amers et obstacles insurmontables. Il vécut désormais dans la retraite la plus profonde ¹; il mourut treize ans plus tard, à Moulins, le 14 avril 1792, à l'âge de quatre-vingt-deux ans.

Quand Sartine avait donné l'ordre à d'Orvilliers, à la date du 3 septembre, de rentrer à Brest, c'était pour y prendre des hommes, des vivres, du matériel, et retourner ensuite à la mer. On n'avait pas, en effet, renoncé au grand projet; il n'était différé, disait-on, que jusque vers le milieu d'octobre. A Paris, on parlait toujours de la descente; les ministres paraissaient la vouloir; l'ambassadeur d'Espagne la prêchait sur les toits; mais les gens raisonnables, ajoutait le duc Du Châtelet, ne sauraient y croire. Au Havre et à Saint-Malo, surtout à Saint-Malo, on continuait à prendre des dispositions en vue d'un embarquement. De nouvelles instructions étaient adressées au comte de Vaux; on parlait d'une descente à combiner entre lui et Du Chaffault, pour un point de la côte anglaise entre Portland et le cap Lizard, mais de préférence dans la région de Plymouth et de Falmouth. A Brest, on paraissait travailler avec rapidité au ravitaillement de l'armée navale; on pensait que Du Chaffault serait prêt dans les premiers jours d'octobre; on lui pré-

1. Sartine lui fit conserver à la retraite son traitement de lieutenant général, 12 000 livres, et il y fit ajouter une pension de 6 000 livres, « en considération de ses services dans le commandement de la marine à Brest, dont il est chargé depuis près de cinq ans et dans lequel ses dépenses paraissent avoir excédé son traitement. » 20 septembre 1779. A. M., C¹ 10.

taut l'intention de faire monter directement sur ses propres vaisseaux seize mille hommes de l'armée du comte de Vaux. C'était, d'après le duc Du Châtelet, pour leur procurer « le divertissement d'une promenade maritime ; et notre général, avec sa répugnance pour la mer, y filera un triste coton... Il y a un grand malheur à tout ceci, c'est que cela frise le ridicule, et j'ai connu une femme qui bégayait beaucoup et qui disait qu'elle aimait mieux un bon gros vice qu'un petit ridicule ¹. »

Le 3 octobre, un conseil de guerre fut tenu à Brest, avec Du Chaffault et Guichen, Córdoba, Gastón et Arce, le comte de Vaux, Langeron et Jaucourt, de l'armée de terre ². Ce fut pour y constater l'insuffisance des préparatifs de l'armée navale, le besoin de réparation des vaisseaux espagnols ³, les vides dans les équipages, le grand nombre des malades, et, en conséquence, l'impossibilité de donner suite aux ordres venus de Versailles. Cette fois, la campagne de 1779 était bien finie. L'armée navale prit ses quartiers d'hiver. Le 9 novembre, Córdoba partit de Brest avec l'escadre d'observation, en laissant dans la rade les vingt vaisseaux de Gastón, qui continuaient à faire partie de l'armée combinée ; sa marche fut éclairée jusqu'à une certaine distance par quelques frégates, sous les ordres du capitaine de vaisseau Chambertrand, qui commandait la *Diane* ; il rallia sans encombre la Corogne et Cadix. Enfin, les camps de Saint-Malo et du Havre furent licenciés vers la mi-novembre.

1. Lettres du 29 septembre et du 13 octobre. HIPPEAU, *Ibid.*, t. II, p. 102, 114.

2. Le comte de Vaux en rend compte à Montbarrey dans sa dépêche du 5 octobre : A. M., B¹ 159. — Ce même volume renferme de nombreux documents sur les divers préparatifs de l'armée de terre en 1779.

3. L'arsenal de Brest livra aux Espagnols toutes les fournitures disponibles. La Prévalaye, qui était directeur général de l'arsenal, les trouvait lents à remâter leurs vaisseaux. A. M., B³ 633.

« M. d'Orvilliers ne rencontra point les Anglais, ne se battit point, nous ne nous embarquâmes point, et, à la fin de novembre, nous retournâmes à Paris. Je retrouvai Mme de Coigny... » Voilà, pour le duc de Lauzun, et peut-être pour beaucoup de ses camarades de l'armée de terre, tout ce que fut la campagne de 1779.

Nous avons suivi presque heure par heure l'escadre de d'Orvilliers pendant les trois mois et demi où elle tint la mer ; nous avons reproduit ou analysé la plupart des dépêches que le général écrivit à bord de la *Bretagne*, devant les Sisargas, devant Ouessant ou devant Plymouth, car ce furent les trois principales étapes de son calvaire. Nous pouvons à présent faire la part des responsabilités dans cette lamentable aventure.

Que d'Orvilliers, trop âgé peut-être, n'ait point eu dans son tempérament de marin l'audace réfléchie et la fougue intelligente dont son jeune camarade, le bailli de Suffren, allait bientôt fournir tant de preuves admirables : cela est possible. Que d'Orvilliers et ses commandants, malgré leurs qualités, n'aient point été de vrais hommes de mer, parce qu'ils péchaient par une sorte d'insuffisance professionnelle : cela est possible encore, et l'on ne répétera pas ce qui a déjà été dit à cet égard. Mais au point de vue proprement stratégique, on ne voit pas ce qu'on pourrait personnellement reprocher au commandant en chef.

Dans deux longues lettres au ministre, le 10 et le 14 septembre, l'intelligent major de l'armée navale, le chevalier Du Pavillon, prit énergiquement la défense de son chef contre les accusations de ceux qui n'avaient « vu les objets qu'avec les yeux de la tête. »

Avant tout, il y a le retard, si long, dans la réunion des forces de l'Espagne aux forces de la France ; le général, qui en a cruellement souffert et qui a tout fait pour l'em-

pêcher, n'en est certes responsable en aucune manière. Ensuite, c'est la contrariété opiniâtre des vents, qui, d'abord devant Ouessant et deux fois devant Plymouth, a paralysé les alliés. Puis encore, c'est l'épidémie de scorbut, qui a fait des vaisseaux du roi « de vrais hôpitaux, plutôt que des vaisseaux de guerre ». On reproche en particulier à d'Orvilliers de n'avoir pas poursuivi plus vigoureusement l'escadre de Hardy dans les journées du 31 août et du 1^{er} septembre. « J'avoue, monseigneur, que ma surprise est extrême. Comment pouvait-il poursuivre un ennemi qui était à sept lieues dans le vent et dont le port était ouvert pour lui et fermé à l'armée combinée ? Comment pouvait-il se dispenser de courir sur une flotte signalée à plusieurs reprises par des personnes graves ? Si elle se fût trouvée anglaise, on l'aurait bien mieux condamné. Enfin, monseigneur, comment mon général pouvait-il négliger un seul instant de ressortir de la Manche, puisqu'il était menacé des vents du sud-ouest, que l'événement a prouvé qu'il les aurait trouvés, qu'il manquait absolument d'eau, de vivres et même de matelots ? Vous devez sentir aujourd'hui, monseigneur, puisque vous connaissez l'état et les progrès de l'épidémie qui ravage tous les vaisseaux du roi, que quelques jours de retard dans la sortie de la Manche auraient fait perdre au roi ses vaisseaux et le reste de ses matelots. Ce fait n'est que trop prouvé. Il l'est également aux yeux de toute l'armée, que jamais son général n'a été aussi grand, aussi supérieur à l'humanité et aux adversités que dans cette malheureuse campagne... Jamais le tableau de ce qui arrive à M. d'Orvilliers ne s'effacera de ma mémoire... Je ne pense pas que l'on puisse montrer plus de force d'âme et de zèle pour le service du roi que ce digne général en a montré depuis la mort de son fils... Comment est-il donc possible que de simples propos de quel-

ques individus méprisables puissent nuire à un pareil homme ? »

Dans ces lignes qui sont d'un homme de cœur, Du Pavillon se bornait à défendre son chef. Le meilleur moyen de le défendre n'aurait-il pas été de rappeler au ministre ce qu'il avait fait lui-même et surtout ce qu'il n'avait pas fait ?

Ce que le ministre avait fait, c'était d'envoyer d'Orvilliers aux Sisargas alors que les Espagnols n'y étaient point encore, quand il était entendu qu'ils devaient y précéder les Français ; c'était d'avoir ordonné d'entremêler dans la même ligne de bataille les Espagnols et les Français, alors que d'Orvilliers avait proposé, dès le premier jour, de composer l'avant-garde de l'armée combinée uniquement avec des vaisseaux français ; c'était d'avoir dispersé en Normandie, en Bretagne, en Galice, à des distances énormes, tous les éléments nécessaires à une action commune.

Ce que le ministre n'avait pas fait, c'était de n'avoir jamais fait parvenir au malheureux d'Orvilliers, quand il était à quelques lieues des côtes de France, ces secours en marins, en vivres, en matériel, en chirurgiens, en pilotes, qu'on lui avait promis et qu'il avait réclamés chaque jour avec les instances les plus pressantes.

Dans le plan général et les dispositions essentiellement vicieuses de l'ensemble, tout le gouvernement fut coupable. Quand il eut tout arrangé dans le silence du cabinet et d'après la carte, il avait cru de bonne foi qu'il n'y avait plus qu'à aller de l'avant ; que craindre, en effet, avec une pareille supériorité des forces combinées ? Aussi avait-il envoyé à d'Orvilliers l'ordre de prendre la mer.

Mais pour cette question spéciale, l'une des plus importantes de la campagne, en même temps que la plus facile, semblait-il, à résoudre, à savoir le ravitaillement de l'armée

combinée, où fut le vrai coupable? Les archives de la Marine permettent de constater qu'à maintes reprises, au cours des mois de juillet et d'août, des ordres furent adressés du ministère à Brest, soit au marquis de La Prévalaye, chef d'escadre, directeur général de l'arsenal et commandant de la marine en l'absence de d'Orvilliers, soit à l'intendant, M. de Laporte ¹; il y est question de rafraichissements à envoyer à l'armée, de suppléments de vivres et d'eau, de fournitures de médicaments, de l'envoi de pilotes côtiers. Donc, des ordres furent envoyés. Comment supposer, en effet, qu'ils auraient pu ne pas l'être, à moins d'admettre chez Sartine ou chez Fleurieu, qui était directeur des ports et arsenaux, je ne sais quelle incurie, plus stupide encore, si possible, que criminelle? Il est certain, d'autre part, que ces ordres ne furent pas exécutés. Étaient-ils assez pressants et assez clairs? Y eut-il mauvais vouloir de la part de ceux qui les reçurent? Ou plutôt, les agents chargés de l'exécution ne furent-ils pas pris au dépourvu par le dénuement du port de Brest?

Les contemporains eux-mêmes ne savaient à qui s'en prendre. Un voyageur qui vint alors à Brest a écrit dans ses notes de voyage ² : « J'ai demandé à quelques officiers de marine quelles pouvaient être les raisons qui avaient pu déterminer M. de Sartine à refuser à M. d'Orvilliers les secours qu'il avait demandés. Tous m'ont répondu qu'ils

1. Par un fâcheux hasard, la liasse B² 415, « Ordres et dépêches, Ponant, 1779 », ne comprend que le « Premier Quartier » de cette année; la correspondance du ministre manque complètement pour les mois d'avril-décembre. Mais le registre B² 416, « Extraits des principaux ordres et décisions, 1779 », permet de suppléer, dans une certaine mesure, à cette lacune, qui n'est point la seule de cette série; il forme, en effet, une table chronologique et analytique des ordres du ministre pour 1779.

2. « Mémoire sur mon voyage de Brest », 1779 (anonyme). A. M., B⁴ 174.

croyaient que c'était plutôt aux chefs des bureaux de la marine qu'il fallait s'en prendre, et qu'ils n'en avaient agi que pour montrer la nécessité dont pouvait être la plume dans une occasion semblable. Ce qui m'a été dit tient peut-être à la haine de toute la marine contre ce corps ; mais si cela n'est pas, cela demande justice de la manière la plus sévère contre celui qui s'est opposé à envoyer les secours nécessaires à la flotte. »

En vérité, personne ne s'y est opposé ; mais personne, pas plus le ministre que les intermédiaires, ne s'est préoccupé d'assurer la pleine et rapide exécution des ordres donnés. L'intention y était, si les moyens matériels firent défaut. Mais ce qui fit défaut plus que tout le reste, ce fut l'œil du maître, c'est-à-dire ici l'œil clairvoyant et énergique d'un chef d'état-major général, bien résolu à donner, coûte que coûte, à un amiral les moyens d'action indispensables.

Manque d'unité et de précision dans le plan d'ensemble, perte de temps, défaut d'approvisionnements : tout cela est imputable à la tête qui avait conçu le projet et qui le dirigea. Pour d'Orvilliers, il eut assez à faire de lutter contre les vents, contre la maladie, contre la lenteur de ses alliés, contre les hommes et les choses, contre tout en un mot, sauf contre les Anglais. C'est ainsi que l'absence d'une direction supérieure et un concours fatal de circonstances désastreuses firent avorter une campagne laborieuse et méritoire entre toutes. Certes, elle avait été assez longtemps à la peine, la vaillante et malheureuse escadre de d'Orvilliers, pour mériter d'être à l'honneur !



CHAPITRE XV

LES OPÉRATIONS SUR LES COTES DE FRANCE

1779-1780

Combat de la *Surveillante* et du *Quebec*, 6 octobre 1779. — Du Couëdic. — Projets sur les îles anglo-normandes. — Tentative de Nassau-Siegen sur Jersey, avril-mai 1779. — Descente de Rullecourt à Saint-Hélier, 6 janvier 1781. — Projets d'opérations contre l'Angleterre. — Escadre de Du Chaffault en rade de Brest, 1780. — Combats isolés : le *Protée*, de Du Chilleau ; la *Capricieuse*, de Le Breton de Ransanne ; la *Belle Poule*, de Kergariou ; la *Nymphe*, de Du Romain ; la *Minerve*, de Grimouard.

Après l'effort colossal de la campagne de 1779, il semble que tout se rapetisse ; du moins sur les côtes de France, la grande guerre est comme finie. Du moment où la marine de Louis XVI a laissé échapper l'occasion unique de terminer la guerre par un coup de tonnerre, il semble qu'il n'y ait pour elle plus rien à faire dans ces parages. Des escadres puissantes et nombreuses continuent à sortir du port de Brest ; c'est pour aller à Gibraltar, aux États-Unis, aux Antilles, dans l'Hindoustan ; ce n'est plus pour aller conquérir la route même de Londres. Aussi l'histoire maritime de la guerre d'Amérique, étudiée sur ce théâtre spécial, ne se compose plus, jusqu'à la fin des hostilités générales, que de faits d'intérêt secondaire : duels entre vaisseaux isolés, tentatives sur les îles anglo-normandes, combinaisons nouvelles en vue d'une descente, répétition

en petit, sur un plan plus bizarre encore, de la campagne de 1779.

Le 6 octobre 1779 ¹, à la hauteur d'Ouessant, la frégate la *Surveillante*, capitaine Du Couëdic, et le cotre l'*Expédition*, capitaine vicomte de Roquefeuil, rencontrèrent la frégate anglaise le *Quebec*, capitaine George Farmer, qu'accompagnait le cotre le *Rambler*. Les forces étaient comme égales : la *Surveillante* avait trente-deux bouches à feu, le *Quebec* en avait trente-six. Les deux capitaines allaient rivaliser d'audace et d'héroïsme.

Le Breton Du Couëdic de Kergoaler servait dans la marine depuis l'âge de seize ans, il en avait alors trente-neuf. Il avait fait plusieurs campagnes dans la guerre de Sept ans et il avait été prisonnier pendant six mois en Angleterre. Ancien compagnon de Kerguelen dans son voyage aux terres australes, brigadier des gardes de la marine, lieutenant de vaisseau ², il venait de se distinguer coup sur coup avec la *Surveillante* : en 1778, au combat d'Ouessant, et cette année même dans deux duels, l'un contre un corsaire, la *Vieille Angleterre*, qu'il avait coulé bas (17 mars 1779), l'autre contre le *Crachefeu*, qu'il avait capturé (19 avril). Le combat du 6 octobre allait rendre son nom célèbre.

Ce fut un duel d'artillerie à bout portant et un corps à corps d'une violence inouïe, depuis dix heures et demie du matin jusqu'à quatre heures du soir. La mâture du *Quebec* s'étant abattue sur la *Surveillante*, Du Couëdic s'en servit comme d'un pont pour monter à l'abordage. La tradi-

1. Des documents indiquent pour ce combat la date du 7 octobre ; celle du 6 est donnée par l'inscription, de caractère officiel, du monument funéraire de Du Couëdic dans l'église Saint-Louis, à Brest.

2. De la promotion du 4 avril 1777.

tion veut que ses officiers, en jabots de dentelles, chaussés de bas de soie et d'escarpins à boucle, la petite épée de gala au poing, se soient ainsi élancés sur l'ennemi. Les deux jeunes neveux de Du Couëdic étaient au premier rang des assaillants. Le feu se mit au *Quebec*, qui menaça d'embraser la *Surveillante*; bientôt il fit explosion ¹. Toute désemparée, la *Surveillante* rentra à Brest le lendemain. « Pour l'empêcher de couler bas, lorsqu'elle fut mouillée, on fut obligé de l'entourer d'une ceinture de futailles vides. Ce fut dans cet état que j'allai voir la *Surveillante*. Tout y faisait horreur. Le pont était encore couvert du sang des morts et des blessés. Elle était si criblée de coups de canon que deux sabords n'en faisaient qu'un ². »

Malgré trois graves blessures, Du Couëdic était resté sur la dunette jusqu'à la fin du combat. Dès le 11 octobre, le roi signait sa promotion de capitaine de vaisseau. Ce fut la dernière joie du vaillant officier; il mourut trois mois plus tard, le 7 janvier 1780, des suites de ses blessures. Le ministre annonça à Mme Du Couëdic, dans les termes suivants ³, que le roi lui donnait une pension de deux mille livres pour elle et de cinq cents livres pour chacun de ses enfants : « C'est ainsi que Sa Majesté a voulu honorer la mémoire d'un officier qui a sacrifié sa vie en soutenant avec tant de courage l'honneur du pavillon français. Si d'ailleurs vos enfants sont susceptibles d'autres grâces, comme ils sont devenus les enfants de l'État, vous pourrez compter entièrement sur la bienfaisance de Sa Majesté en-

1. Du Couëdic put faire sauver quarante-trois Anglais. Cet acte d'humanité inspira ces mots d'une gravure anglaise : « La France ne peut que gémir de la perte de ce grand homme; son nom ne s'oubliera jamais. »

2. MAUTORT, *Mémoires*, p. 101. — La *Surveillante* eut trente hommes tués et quatre-vingt-cinq blessés.

3. Lettre de Sartine, du 19 janvier 1780. A. M., dossier Du Couëdic.

vers eux et sur mon empressement à être utile à la femme d'un homme dont le souvenir me causera toujours autant d'admiration que de regret. » Pour perpétuer le souvenir de ce glorieux épisode, le roi fit élever un mausolée dans l'église Saint-Louis, à Brest ¹, avec une inscription qui rappelle le combat de la *Surveillante*. Les élèves du *Borda* peuvent toujours y lire ces mots : « Jeunes élèves de la marine, admirez et imitez l'exemple du brave Du Couëdic. »

Chaque fois que la Manche a été le théâtre d'une guerre entre la France et l'Angleterre, on a vu apparaître la question de Jersey. La querelle est vieille, en effet, entre les voisins de Granville et de Saint-Hélier; elle a pour point de départ la négligence de Philippe-Auguste, qui, en confisquant la Normandie à Jean-sans-Terre, oublia de confisquer aussi les îles qui en faisaient partie intégrante. Comment la France n'a-t-elle jamais pu réparer cette faute d'un de ses plus grands rois? Jersey n'est qu'à vingt-cinq ou trente kilomètres de la côte française. Quelques heures suffisent à des corsaires de Bretagne et du Cotentin pour apparaître à l'improviste devant Saint-Hélier; au cours de leur héroïque histoire, ils ont accompli des tours de force autrement difficiles. Cependant, s'ils n'y ont pas réussi, ce n'est pas faute de l'avoir tenté; ce n'est surtout pas faute d'y avoir pensé.

Les projets sur Jersey abondent dans les papiers de la Marine, à partir de la guerre de Sept ans. A cette époque, le duc d'Aiguillon, gouverneur de Bretagne, dont la des-

1. La gloire de Du Couëdic reçut encore une autre consécration. En 1788, le combat de la *Surveillante* fut représenté sur la toile, dans « la collection des dix-huit combats de la dernière guerre, peints, par l'ordre de Sa Majesté, par M. de Rossel, ancien capitaine des vaisseaux, chevalier de Saint-Louis ».

cente à Jersey était une idée favorite, avait fait faire avec le plus grand soin les travaux préparatoires ; malgré ses instances pressantes, il ne put jamais passer à l'exécution. Les ministres de Louis XV estimaient que ce n'était pas la peine de s'occuper de ce projet ; même s'il réussissait, il ne ferait « qu'une légère sensation en Angleterre » ¹. Ils avaient leur grand projet de descente, dont ils ne voulaient pas se laisser distraire ; on sait à quoi il aboutit dans la campagne de 1759.

Les ministres de Louis XVI ressemblaient un peu à cet égard à leurs prédécesseurs. Tout entiers à leurs conceptions grandioses, qui embrassaient des horizons très étendus, on aurait dit que leurs yeux ne voulaient pas regarder les objets qui étaient à leur portée immédiate. « Il semble, dit un mémoire du temps ², que l'utilité de la conquête des îles de Jersey et de Guernesey a toujours paru problématique au ministère. Tous les projets qui ont eu pour but de déterminer une entreprise au compte du roi sur ces îles ont été constamment rejetés ; et, si le gouvernement s'est quelquefois prêté à autoriser des expéditions particulières, ou il les a bientôt abandonnées, ou il leur a accordé des secours si faibles qu'il était aisé d'apercevoir qu'ils étaient arrachés à sa complaisance. »

Dans leurs croisières du golfe de Saint Malo, au début de la campagne de 1778, plusieurs officiers de marine, comme Pontevès Gien, commandant la *Résolue*, Mengaud de La Hage, commandant le *Zéphyr*, Bernard de Marigny l'aîné, commandant la *Fortunée*, avaient signalé au ministre l'intérêt de premier ordre qu'il y avait à couper court à la contrebande et à la guerre de course, dont ces îles ne cessaient d'être le foyer. « Il serait du plus

1. Voir notre *Marine sous Louis XV*, chap. xviii.

2. « 14 janvier 1783. Petel. » A. M., B⁴ 83.

grand avantage, écrivait Mengaud de La Hage ¹, de se tirer cette épine du pied, en s'emparant, dès le principe de la guerre, de ce repaire de brigands, ce qui ne serait point difficile. »

On parut en parler assez sérieusement en 1778. Le duc de Lauzun, qui avait étudié la question, avait fait accepter cette idée à Versailles; il se faisait fort de réussir avec trois mille hommes de bonnes troupes et un grand secret. Comme le maréchal de Broglie commandait alors le camp de Vaussieux en Normandie, on crut devoir le consulter; la chose s'ébruita; chacun voulut être de l'expédition et apporta ses plans; Broglie, de son côté, disait qu'il fallait au moins dix mille hommes et plusieurs officiers généraux. Devant tous ces tiraillements, les ministres trouvèrent plus simple de renoncer à l'expédition projetée que d'avoir une volonté et de l'imposer.

Là où le gouvernement abdiquait, les particuliers pouvaient tenter l'aventure. Si jamais expédition maritime eut les caractères d'un coup de main pouvant réussir à peu de frais, en peu de temps, avec beaucoup d'audace, propre en un mot à tenter un chef entreprenant et énergique, c'était bien celle-là. Pour les marins de Saint-Malo et de Granville, la descente à Jersey était une idée fixe; ils ne cessaient d'adresser au ministère des mémoires de toute nature ². De leur côté, Dumouriez, qui était commandant de Cherbourg, le lieutenant de vaisseau La Bretonnière, que les travaux de la digue de Cherbourg allaient bientôt faire connaître, avaient rédigé des projets très étudiés. Le prince de Nassau Siegen prit le parti d'agir.

1. Lettre du 28 mai 1778. A. M., B⁴ 138.

2. Beaucoup de ces mémoires, de 1778 et 1779, sont réunis dans le volume B⁴ 159 des archives de la Marine. Voir en outre les nombreux documents publiés par HIPPEAU, *Le Gouvernement de Normandie*, t. II.

C'est une physionomie peu banale d'aventurier ou de chevalier errant que celle de ce gentilhomme allemand, qui finit par être amiral des flottes de l'impératrice Catherine II ¹. Après avoir été le compagnon de Bougainville dans son voyage autour du monde, il était entré dans l'armée française comme colonel de cavalerie du Royal-Allemand. La vie de garnison offrant peu de ressources à son besoin de mouvement, il avait imaginé d'aller conquérir le royaume de Juida ou, suivant la forme actuelle, de Whidah, dans le lointain Dahomey. Tout ce qui en advint, c'est que nombre de dupes versèrent des capitaux et qu'un corps fut levé, la « légion de Nassau » ; l'expédition ne partit jamais. Survint la guerre d'Amérique. Le prince, qui avait d'abord essayé de se glisser dans la marine comme capitaine de vaisseau, offrit à Sartine d'employer sa légion à la conquête des îles anglo-normandes. La proposition fut agréée.

Le ministre mit à la disposition de Nassau une petite division de frégates, corvettes et chaloupes canonnières, — dix voiles en tout, — sous les ordres du capitaine de vaisseau Chambertrand, qui commandait la *Diane*. Le départ eut lieu de Saint-Malo le 30 avril 1779 ; si le coup de main réussissait, il pouvait être la préface du grand projet que l'on préparait alors en secret à Brest et à Cadix. Le 1^{er} mai, de bonne heure, la flottille défilait devant le fort de Saint-Hélier pour aller mouiller sur la côte occidentale de l'île, à la grève de Saint-Ouen. On commença la descente, malgré une mauvaise batterie de sept pièces, avec laquelle les bâtiments échangèrent quelques volées. Mais voici que le vent se mit à souffler de la côte en tempête, tandis que la mer baissait ; les pilotes déclarèrent qu'on

1. DES CARS, *Mémoires*, t. I, chap. VIII ; D'ARAGON, *Un paladin au XVIII^e siècle, le Prince de Nassau-Siegen*, 1893.

ne pouvait pas aborder. On se rallia au large ; comme la mer n'était plus tenable, il fallut s'éloigner de la côte, toute hérissée de récifs. On s'éloigna si bien, que le soir même, à neuf heures, la flottille mouillait dans la rade de Saint-Malo. La tentative de Nassau et de Chambertrand avait duré exactement vingt-quatre heures. Le prince avait fait une grande dépense ; le roi voulut bien se charger des débris de la légion de Nassau et des dettes de son chef, qui obtint d'être employé dans le corps expéditionnaire de Saint-Malo. Ce fut tout le résultat de cette folie, courte, mais chère.

Le baron de Rullecourt, ancien colonel au service de la Pologne, passé en France comme major de cavalerie, et qui avait acheté à très haut prix le brevet de colonel en second dans la légion de Nassau, voulut recommencer la tentative de Jersey ¹. Elle séduisait les esprits aventureux. Il faut bien reconnaître que l'audace des Anglais la rendait nécessaire, car un corsaire venait encore d'enlever (18 février 1780) le bateau qui faisait le service des passagers entre Saint-Malo et Granville, et qu'elle offrait des chances de succès sérieuses, si on voulait la faire sérieusement. Rullecourt avait obtenu du ministre de la guerre le corps des volontaires de Luxembourg, environ un millier d'hommes, « le ramassis des volontaires de Luxembourg », comme disait Dumouriez, qui augurait très mal de ce nouveau projet de descente. On parlait de les faire appuyer, quand ils auraient pris terre à Jersey, par un second corps d'un millier d'hommes sous les ordres de La Rozière ; mais celui-ci n'eut pas même à partir.

Rullecourt avait le dessein de surprendre les habitants

1. Aux documents publiés par HIPPEAU, *Ibid.*, joindre ceux des archives de la Marine, B⁴ 187. — Pour les tentatives du prince de Nassau et de Rullecourt, cf. GUSTAVE DUPONT, *Histoire du Cotentin et de ses îles*, t. IV (1885), p. 572 et suivantes.

de Jersey pendant les fêtes de Noël; diverses circonstances retardèrent son départ. Le patron de Granville avec qui il avait traité pour transporter sa petite armée — environ neuf cent soixante-quinze hommes — mit à la voile le 28 décembre (1780); le mauvais temps le contraignit à relâcher aux îles Chausey jusqu'au 5 janvier. La nuit suivante, Rullecourt parvint à débarquer avec sa petite troupe sur un coin désert de Jersey. Le 6, à la pointe du jour, sans que personne eût signalé sa présence, il entra dans Saint-Héliér; il se saisit du gouverneur, du maire, de divers personnages notables; il se regardait déjà comme le gouverneur de Jersey. Les Anglais revinrent bientôt de leur surprise et rassemblèrent quelques soldats. Un combat s'engagea dans les rues de Saint-Héliér. Rullecourt fut mortellement blessé; il mourut le lendemain; ses hommes furent tués ou pris. Rullecourt avait été maître de Saint-Héliér pendant cinq heures (6 janvier 1781).

Le 15 janvier suivant, Ségur, le nouveau ministre de la Guerre, écrivit au duc d'Harcourt de ne donner aucune suite à l'entreprise. Jersey n'eut plus rien à craindre pour sa sûreté. Il n'y eut pas un troisième aventurier pour renouveler ce coup de main. Quant au gouvernement qui n'avait prêté à ces tentatives qu'une attention discrète, il ne s'occupa pas davantage de la question des îles normandes.

Il y aurait peu d'intérêt à analyser en détail les nombreux projets qui furent rédigés après la campagne de d'Orvilliers ¹. Le ministère en fut littéralement assailli jusqu'à la fin de la guerre. La France maritime ne pouvait

1. EGERTON (voir ci-dessus, p. 237) en a exposé plusieurs. Il y en a d'autres encore aux archives de la Marine.

pas, en effet, rester sous le coup de la cruelle déception que lui avait causée l'avortement de la campagne de 1779. Chacun, alors, a sa combinaison, qui ne peut manquer de réussir.

Wall revient à la charge avec son projet irlandais. Hamilton propose un débarquement sur les côtes du Munster, aux environs de Cork, ou sur les côtes de la Cornouaille, à Mounts Bay, entre les caps Land's End et Lizard. — La Rozière parle d'un débarquement à Tor Bay. — Pour Paradès et pour Le Saige de La Mettrie, Plymouth est l'endroit le plus facilement vulnérable; à Portsmouth, d'après celui-ci, on ne peut rien tenter, à moins d'être « convaincu que chaque individu qui y existe est vendu à la France. » — La Bretonnière est partisan de ce que l'on a appelé la guerre industrielle; il veut attaquer la nation anglaise elle-même, « la faire crier, » en formant des escadres volantes qui fondront à l'improviste sur les ports de commerce pour brûler, détruire et disparaître. — Faure, un armateur du Havre, conseille des entreprises contre les ports à charbon, Newcastle, Scarborough, Hull. — Barrez, un ancien compagnon de Charles-Édouard, a un projet du même genre. — Bouvet de Lozier propose, comme Ruyter l'avait tenté jadis, de couler huit gros vaisseaux dans les passes de la Tamise. — Kerguelen, qui est un découvreur de terres, imagine dans les Shetland une position merveilleuse d'où l'on pourrait dominer sur toutes les mers du nord. — Pourquoi s'obstiner au blocus de Gibraltar? dit le duc de Crillon. A présent que la ligue des neutres a provoqué une déclaration de guerre entre l'Angleterre et la Hollande, on peut se servir des forces de cette république; et il forge un plan singulièrement vaste, qui comprend à la fois l'île de Texel, Brest, Cadix, avec diversion sur les Antilles, concentration aux Açores, etc. — Verdun de La Crenne a une imagination plus modeste; il croit qu'on

pourrait tirer un excellent parti de deux instruments trop dédaignés, les bateaux pêcheurs et les brûlots.

L'expérience malheureuse de 1779 n'ouvrit pas les yeux aux ministres français et espagnols sur le danger des opérations combinées. Que la France eût besoin de l'Espagne pour faire la guerre à l'Angleterre, cela résultait de l'état comparé des forces navales de la France et de l'Angleterre; en mars 1780, Fleurieu évaluait l'ensemble des vaisseaux français à soixante-dix et l'ensemble des vaisseaux anglais à cent onze ¹. Il en concluait que, pour compenser l'excédent des forces navales de l'Angleterre, il fallait recourir à celles de l'Espagne. Mais pourquoi s'ingénier à les combiner dans une action commune, comme on allait encore le faire dans la Manche, comme on le fit pendant près de trois ans à Gibraltar, au lieu de les faire participer, d'une manière séparée, à des actions parallèles? Rien ne put guérir les deux gouvernements de cette erreur capitale.

Dès le mois de novembre 1779, Fleurieu rédigeait une note sur les opérations possibles pour la campagne suivante ². Ses préférences étaient pour la descente en Angleterre; on pouvait y faire concourir une armée com-

1. Un « État comparatif des forces navales de France et d'Angleterre dans les différentes parties du monde » (mars 1780), qui fait partie des papiers de Fleurieu (A. M., B¹ 215), se termine par cette « Récapitulation » :

| | FRANCE | | ANGLETERRE | |
|------------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|
| | Vaisseaux de ligne | Vaisseaux de 50 | Vaisseaux de ligne | Vaisseaux de 50 |
| Asie | 5 | » | 8 | » |
| Mers d'Amérique. | 27 | 1 | 30 | 6 |
| Océan d'Europe . | 34 | 1 | 56 | 9 |
| Méditerranée . . | 2 | » | 2 | » |
| | <hr/> | <hr/> | <hr/> | <hr/> |
| | 68 | 2 | 96 | 15 |
| | <hr/> | | <hr/> | |
| | 70 | | 111 | |

2. A. M., B¹ 214.

binée de cinquante-trois à soixante vaisseaux. Cependant l'année 1780 resta à peu près vide d'événements de guerre, du moins en ce qui concerne la Manche. Le marquis de Jaucourt, envoyé en Bretagne par Sartine et Montbarrey pour faire une enquête sur les ressources navales de la province, en avait rapporté la conviction que la pénurie financière, le manque des matelots et, d'une manière générale, l'insuffisance des moyens ne permettaient pas de renouveler pour le moment la tentative de 1779.

Du Chaffault, qui avait reçu le commandement de l'armée navale lors de la retraite de d'Orvilliers, passa toute l'année 1780 en rade de Brest. Il avait été question à un moment de l'envoyer avec douze vaisseaux rejoindre l'escadre franco-espagnole qui était à Cadix ; « comme un bon citoyen et un officier général qui a un peu d'expérience » ¹, il était peu favorable à cette idée. Il n'eut point d'ailleurs à l'exécuter. L'escadre d'observation n'était point sortie de la rade, quand il en quitta le commandement (septembre 1780) ².

Tout le rôle du lieutenant général s'était borné à détacher des bâtiments en croisière dans les eaux de la Manche ou du golfe de Gascogne. Ces parages avaient, en effet, grand besoin d'être surveillés, depuis qu'il y avait des allées et venues continuelles entre les ports anglais et Gibraltar. Plusieurs événements fâcheux pour la marine française allaient prouver, une fois de plus, que la police de la mer ne peut se faire sans des escadres.

On préparait à Lorient, au début de l'année 1780, un convoi à destination de l'île de France ; il devait être

1. Lettre du 14 juin 1780. A. M., B¹ 174.

2. Il fut remplacé par le chef d'escadre La Touche de Tréville, qui resta aussi en rade.

escorté par le *Protée* et l'*Ajax*, vaisseaux de soixante-quatre canons, que commandaient Du Chilleau de La Roche et Bouvet, et par la frégate la *Charmante*, du lieutenant de vaisseau Mengaud de La Hage. Il prit la mer le 13 février. Quelques jours plus tard, au large des côtes d'Espagne, il rencontra une division de l'escadre de Rodney, commandée par le contre-amiral Digby; elle ramenait en Angleterre les transports qui venaient de ravitailler Gibraltar. Le *Protée*, qui marchait à l'avant-garde, se dévoua pour le salut des navires qu'il escortait; le convoi put se sauver, mais le vaisseau de Du Chilleau, aux prises avec la *Resolution* et le *Bedford*, fut obligé d'amener son pavillon (24 février 1780) ¹. La *Charmante* revint en France; un coup de vent la jeta sur les rochers de Sein; elle s'y perdit corps et biens (25 mars). Mengaud de La Hage périt dans ce naufrage avec deux cent dix hommes de l'équipage ².

Dans la nuit du 4 au 5 juillet (1780), la frégate la *Capricieuse*, du lieutenant de vaisseau Le Breton de Ransanne, qui croisait sous le cap Finisterre, fut attaquée par deux frégates anglaises, la *Prudente* et la *Licorne*. Le lieutenant

1. Le chevalier de MAURORT, qui faisait partie du convoi, comme capitaine du régiment d'Austrasie, embarqué sur la flûte le *Gange*, donne les détails de ce combat. *Mémoires*, chap. XII.

2. La Pérouse, qui se préparait alors à passer de Lorient à Brest avec l'*Amazone*, pour rejoindre l'escadre de Ternay, écrivait à propos de la mort de Mengaud : « L'affreuse nouvelle que nous venons d'apprendre de la *Charmante* est le coup le plus terrible dont mon âme pût être affectée. C'était mon seul, mon unique ami. Cette liaison datait du collège. Je l'avais prié d'attendre l'*Amazone*. Son zèle ne lui permit pas de différer son départ. A l'instant même où il mettait à la voile, nous nous félicitions d'être réunis et de servir encore ensemble. Il n'est plus, et la marine fait une perte irréparable. » 31 mars 1780. A. M., B¹ 183.

de frégate Cherval raconte ainsi la mort du commandant et la perte de la frégate ¹ :

« Le second ² fut tué, et le capitaine fut blessé au bras et à la cuisse. Je lui proposai d'aller se faire panser, que je me chargerais de la manœuvre pendant le temps qu'on le soulagerait. Il me répondit : « Non, mon cher chevalier ; faites toujours tirer à démâter et ne dites rien, cela découragerait les matelots. » Mais il fut la victime de son courage et perdit la vie d'une balle qui le perça trois pouces au-dessus du cœur. Il n'eut que le temps de me dire adieu en me serrant la main. Je voulus venger sa mort et prolonger. Notre perte et le combat recommencent avec fureur. Mais enfin il fallut me rendre, toutes mes manœuvres coupées, les voiles en pièces, les mâts si fortement endommagés qu'ils tombèrent un moment après nous être rendus, cinq pieds et demi d'eau dans la cale, la moitié de mon monde tué ou blessé, sans nul espoir et prêt à couler bas. Je fis amener le pavillon. La frégate était en si mauvais état que les Anglais, ne pouvant la sauver, résolurent de la brûler, après nous avoir mis à bord. A peine arrivés, elle sauta d'elle-même. Apparemment que le feu s'était conservé dans quelque endroit ³. »

La Belle Poule, l'héroïque frégate qui avait tiré les premiers coups de canon de la guerre, avait été commandée en 1779, à la place de La Clocheterie, par Théobald de Kergariou, dit Kergariou Locmaria ⁴ ; en 1780, elle était

1. A. M., C^t 12. Lettre écrite d'Angleterre (12 octobre 1780) à Thévenard, commandant la marine à Lorient.

2. Le chevalier de Chapelle Fontaine. Garde-marine, 22 mars 1770; enseigne de vaisseau, 4 avril 1777. A. M., C^t 176.

3. Le chevalier de Cherval fut promu capitaine de brûlot, avec l'espérance de passer lieutenant de vaisseau.

4. Les Kergariou, originaires de l'évêché de Tréguier, étaient quatre frères. L'ainé, Jonathas, garde-marine du 1^{er} avril 1748, lieu-

commandée par le frère cadet de celui-ci, le chevalier Raimond de Kergariou ¹. Elle croisait dans les parages de l'île d'Yeu, quand elle fut attaquée, dans la nuit du 15 au 16 juillet, par le *Nonsuch*, du commandant Wallace. Ses trente-deux canons ne furent pas de force à résister aux soixante-quatre pièces du vaisseau anglais. Le chevalier de Kergariou fut tué. La Motte Tabourel, officier auxiliaire, qui devait être fait lieutenant de frégate en pied à cause de l'énergie qu'il montra dans ces circonstances, continua le combat ; il fut bientôt forcé de laisser amariner la frégate.

Quelques jours plus tard, la *Nymphe*, de trente-deux canons, eut le même sort. Son commandant était le capitaine de vaisseau Trolong Du Romain, qui s'était signalé dans la campagne des Antilles en 1779 et en qui d'Estaing voyait un nouveau Du Guay-Trouin. Le 19 juillet, en rentrant à Brest, la *Nymphe* s'était tirée à son avantage d'un combat avec le vaisseau anglais le *Bienfaisant*, de soixante-

tenant de vaisseau du 15 janvier 1762, fut tué à l'affaire de Larache, le 27 juin 1765. — Le second, Kergariou de Rosconette, qui commandait la *Danaé* au combat d'Ouessant, fut garde-marine le 4 juillet 1754, lieutenant de vaisseau le 18 août 1767, capitaine de vaisseau le 13 mars 1779. — Le troisième, Théobald de Kergariou Locmaria, fut garde-marine le 5 septembre 1755, lieutenant de vaisseau le 1^{er} février 1770, capitaine de vaisseau le 13 mars 1779. — Le quatrième, le chevalier Raimond de Kergariou (il porta d'abord le nom de Kergariou Coatlès), fut garde-marine le 12 décembre 1755, lieutenant de vaisseau le 1^{er} octobre 1773 ; il fut tué le 15 juillet 1780. — Les Kergariou avaient pour beau-frère le chef d'escadre Budes de Guébriant, qui commandait l'*Orient* en 1759, dans l'escadre de M. de Conflans. A. M., C¹ 170-172. — Las Cases, l'auteur du *Mémorial de Sainte-Hélène*, avait épousé, en 1799, une demoiselle de Kergariou, sa parente.

1. Raimond de Kergariou, dit Kergariou Coatlès, avait perdu la *Danaé*, en 1779, dans un combat devant Cancale. CORRE, *L'Ancien Corps de la Marine*, p. 283, 421.

quatre canons. Le 10 août, dans les eaux d'Ouessant, elle eut un nouveau combat avec la frégate anglaise *Flora*. Ce fut un duel d'une extrême violence, à portée de pistolet. Du Romain et son second, l'enseigne Keranstret, furent tués sur le pont ; l'enseigne Du Couëdic, neveu du commandant de la *Surveillante*, fut écrasé entre les deux frégates. En souvenir de ce combat glorieux, le roi autorisa le comte Trolong Du Romain, conseiller au parlement de Bretagne et commissaire aux états de la province, à faire placer à sa terre du Romain les trois mortiers que son frère avait pris à l'île Saint-Vincent ¹.

Le 3 janvier 1781, la *Minerve*, commandée par le capitaine de vaisseau chevalier de Grimouard, succombait encore, à l'entrée de la Manche, dans une lutte inégale contre deux vaisseaux de ligne.

1. A. M., B¹ 101.



CHAPITRE XVI

LE COMMENCEMENT DU SIÈGE DE GIBRALTAR

1779-1780

Croisières dans la Méditerranée, 1778. — La question de Gibraltar. — Début du siège, juillet 1779. — Rodney ravitaille Gibraltar, janvier 1780. — La division de Bausset à Cadix. — Croisière de Suffren. — D'Estaing à Cadix. — Concentration des escadres françaises à Cadix, octobre 1780. — Retour à Brest, janvier 1781. — Critiques de d'Estaing sur l'état de la marine.

Au mois d'avril 1778, quand on armait à Toulon l'escadre que d'Estaing devait conduire en Amérique, on en préparait une autre pour croiser dans la Méditerranée. Cette seconde escadre ne se composait que de cinq vaisseaux, deux frégates et quelques bâtiments inférieurs ¹. Placée sous les ordres du chevalier de Fabry, elle prit la mer le 26 juillet (1778). Après trois mois de croisière dans les eaux du Levant, elle rentra à Toulon le 28 octobre. Pendant son absence, la défense mobile de Toulon fut représentée en tout par deux chaloupes canonnières, qu'avait fait armer le commandant de la marine, le marquis de Saint-Aignan ².

Aussi bien, la France et l'Angleterre parurent se désintéresser d'abord de la Méditerranée. L'une portait tout son

1. Voir l'Appendice VIII.

2. A. M., B¹ 86.

effort du côté de la Manche ou des côtes américaines ; l'autre, qui se sentait à peu près inexpugnable dans ses positions de Gibraltar et de Minorque, se bornait à la défensive. Ce fut la politique espagnole qui rendit à la Méditerranée son importance militaire, quand le gouvernement de Charles III eut décidé d'entreprendre le siège de Gibraltar.

Au point de vue de l'histoire de la marine proprement dite et en particulier de l'histoire de la marine française, cette opération, considérée en elle-même ou dans ses résultats, n'a qu'une place secondaire. Cependant ce fut la plus longue opération de la guerre d'Amérique, celle qui provoqua le plus de concentrations d'escadres. Au lieu de chercher à frapper l'ennemi au cœur, les alliés s'entêtèrent à une attaque qui, pour utile qu'elle pût être, avait le grand défaut d'être excentrique. Que n'aurait-on pu tenter dans la Manche, dans les mers d'Amérique, qui étaient les vrais théâtres des hostilités, dans l'océan Indien même, avec les escadres de d'Estaing, de Guichen, de La Motte-Picquet, qui restèrent immobilisées à plusieurs reprises à Cadix ou à Algeciras ?

En 1704, la troisième année de la guerre de la succession d'Espagne, l'amiral Rooke, qui rôdait depuis deux ans sur les côtes espagnoles, se présenta à l'improviste devant le petit port qui est à la base de la pointe d'Europe : en deux jours il s'en empara. Depuis lors, la blessure n'a cessé de saigner au flanc de l'Espagne. Pour les Anglais, ce fut le premier anneau de la chaîne qu'ils sont arrivés à tendre d'un bout à l'autre de la Méditerranée, des colonnes d'Hercule aux côtes d'Égypte et de Syrie. *Mare nostrum*, disaient les Romains en parlant de la Méditerranée. Même pour le bassin occidental, et malgré la possession de la Corse, de l'Algérie et de Bizerte, la France ne pour-

rait répéter cette expression orgueilleuse ; car, depuis un siècle, elle doit compter dans cette mer avec les escadres de Gibraltar et de Malte, comme elle a dû compter dans le siècle précédent avec les escadres de Gibraltar et de Minorque.

Le comte de Toulouse, l'amiral des escadres de Louis XIV, avait essayé de déloger aussitôt les Anglais de leur conquête. Le 24 août 1704, il livrait à Rooke la bataille acharnée de Velez Malaga : elle permit du moins aux Franco-Espagnols de mettre le siège devant Gibraltar ; mais le rocher qui avait été occupé si facilement était devenu imprenable avec ses nouveaux gardiens. En 1727, l'Espagne toute seule avait répété la tentative, avec aussi peu de succès.

La guerre d'Amérique sembla lui fournir l'occasion de reprendre son bien. Les Anglais étaient occupés sur toutes les mers du globe ; la route entre les ports anglais et le détroit devait être coupée, même si la descente en Angleterre ne pouvait pas aboutir, par les escadres que les alliés faisaient croiser dans la Manche et dans le golfe de Gascogne. En réalité, pas une escadre anglaise de ravitaillement ne fut interceptée au cours des trois ans et demi que dura le siège de Gibraltar. L'admirable énergie du défenseur, le général Eliott, qui fut justement créé baron de Gibraltar, et les fautes des assiégeants allaient consacrer aux yeux de l'Europe militaire la valeur de ce petit coin de terre : Gibraltar fut réputé désormais pour imprenable.

Le siège avait été entrepris au mois de juillet 1779, au moment même où d'Orvilliers et Córdoba opéraient leur réunion aux Sisargas et commençaient leur triste croisière ; il avait débuté sous la forme d'un blocus, dirigé, du côté de la mer, par le chef d'escadre Barceló, et, du côté de la terre, par le duc de Crillon, qui était depuis

plusieurs années au service de l'Espagne ¹. Une place qui est constamment bloquée et qui n'est jamais secourue ne peut manquer d'être prise ; mais les escadres anglaises ravitaillèrent à plusieurs reprises, comme en se jouant, la place investie. Aussi l'opération fut toujours à recommencer pour les assiégeants.

Un amiral anglais qui fut l'homme des coups d'audace et des coups de bonheur, George Rodney, avait été chargé de ravitailler Gibraltar. Le 27 décembre 1779, il quitta l'Angleterre avec vingt-deux vaisseaux, dix frégates et un convoi de deux cents voiles. Il arriva dans les eaux espagnoles, sans qu'aucune force navale, sortie de Brest ou du Ferrol, ait songé à lui barrer la route. Le 16 janvier 1780, dans les eaux du cap Sainte-Marie, il battit facilement l'escadre espagnole de Juan de Lángara, peu nombreuse et mal commandée ; il lui prit quatre vaisseaux, dont le *Fénix*, vaisseau amiral à trois ponts ². Le 18, il passa le détroit et aborda à Gibraltar avec tout son convoi et ses quatre prises. C'était le salut pour les assiégés. Au milieu de février, Rodney repassait de la Méditerranée dans l'Océan. Quelques semaines plus tard, il arrivait aux Antilles, pour y rencontrer Guichen ; chemin faisant, une de ses divisions avait capturé le *Protée*, de Du Chilleau. Il aurait pu rappeler pour sa rapide et fructueuse campagne la devise d'une médaille de Turenne : *Vis et celeritas*.

Que faisait l'escadre espagnole de Córdoba, qui était

1. DURO, *Armada española*, t. VII (Madrid, 1901), chap. XIII-XIV, raconte ces opérations en détail.

2. Charles III n'en accorda pas moins des récompenses aux officiers de l'escadre de Lángara. « Je ne sais, disait l'ambassadeur français Montmorin, ce que Sa Majesté Catholique fera pour ceux qui lui gagneront des batailles, si elle traite ainsi ceux qui les perdent. » FR. ROUSSEAU, *La Participation de l'Espagne à la guerre d'Amérique*. (*Revue des Questions historiques*, 1^{er} octobre 1902, p. 461.)

rentrée à Cadix depuis la dislocation de l'armée combinée à la fin de 1779? Cadix n'est qu'à une cinquantaine de milles du détroit de Gibraltar, où Rodney passait et repassait à son aise; mais Córdoba ne songeait guère à barrer la route aux Anglais ¹. On supposa que sa faiblesse numérique le condamnait à l'immobilité, et l'on décida de lui envoyer des renforts.

Il y avait encore à Brest les vingt vaisseaux espagnols du lieutenant général Miguel Gastón. Le 11 janvier 1780, Sartine leur fit adresser l'ordre d'appareiller le plus tôt possible. En même temps, toujours fidèle à l'idée des opérations combinées, il faisait joindre à cette escadre une division de quatre vaisseaux, commandée par le chef d'escadre chevalier de Bausset ², pavillon sur le *Glorieux*; cet officier général devait se ranger complètement sous les ordres de Gastón. Il avait même été décidé d'abord, pour donner au roi Catholique « une nouvelle preuve de l'amitié » du roi Très Chrétien, que toute l'escadre de Guichen, à la veille d'appareiller pour l'Amérique, commencerait par accompagner jusqu'à Cadix ou Gibraltar l'escadre espagnole. « L'escadre de Votre Majesté, disait le ministre, ne sera qu'auxiliaire, comme l'a été, dans la campagne dernière, celle de Sa Majesté Catholique aux ordres de don Luis de Córdoba à l'égard de l'armée navale combinée, qui était commandée par un général français ³. » Gui-

1. On racontait qu'un officier, envoyé par Barceló pour informer Córdoba du départ de Rodney de Gibraltar, l'avait trouvé fort occupé d'entendre la messe et de dire son rosaire. L'amiral s'était borné à répondre avec son air angélique : « C'est bien; patience. Dieu le veut. Aujourd'hui les Anglais sont heureux. Une autre fois, nous le serons nous aussi. » FERRER DEL RIO, *Historia de Carlos III*, 1856; t. III, p. 302. — Une épigramme du temps appelle Córdoba le « gran santulario ». DURO, *Ibid.*, t. VII, p. 397.

2. « Bausset » est l'orthographe de la signature de cet officier; « Beausset » est celle des états de la marine.

3. A. M., B⁴ 215.

chen, heureusement, ne put être prêt à temps ; son retard seul empêcha l'exécution de ces dispositions vicieuses.

Les vingt vaisseaux de Gastón et les quatre vaisseaux de Bausset avaient pris la mer à Brest au milieu de janvier. Le gros temps les contraignit d'abord de relâcher au Ferrol ; ils arrivèrent à Cadix le 13 février, le jour même où Rodney rentrait dans l'Océan. Il ne semblait donc pas impossible de le rejoindre ; mais à quoi aurait pu réussir Gastón avec ses bâtiments mal grésés et mauvais marcheurs ? « Ces vaisseaux vont tous si mal, écrivait Bausset lors de son arrivée à Cadix, qu'ils ne sauraient joindre aucun autre vaisseau de guerre ou lui échapper. Ainsi, ils ne peuvent rien prendre et ne sauraient éviter de l'être... Nous avons beaucoup de gabares qui vont mieux que les frégates espagnoles. »

Le port de Toulon, qui était plus à portée que celui de Brest de prendre part aux opérations de Gibraltar et qui y semblait plus directement intéressé, envoya, de son côté, quelques bâtiments croiser vers les côtes d'Espagne. Des corsaires anglais apparaissaient sur les côtes provençales. Le capitaine de vaisseau Gineste, en ramenant la frégate la *Précieuse* de Gênes à Toulon, avait eu à soutenir un combat, le 26 mars 1780, par le travers du cap Roux, contre deux cotres anglais ¹.

Le 19 mai, deux vaisseaux, le *Zélé*, du chevalier de Suffren, et le *Marseillais*, de d'Albert de Rions, étaient

1. Le 30 juillet 1780, dans les eaux de la baie de Sidi-Ferruch, la frégate *Montréal*, qui escortait un convoi de six bâtiments à destination d'Alger, fut attaquée par deux frégates et trois corsaires anglais. Le commandant Vialis de Fontebelle fut tué ; La Porte Yssertieux, qui commandait en second, put faire entrer à Alger la frégate et le convoi. — Le *Montréal* était une prise faite, le 4 mai 1779, dans les parages de Gibraltar, par la *Bourgogne*, du capitaine de Marin.

partis en croisière. Les instructions de Suffren ¹, qui commandait cette division, lui avaient signalé la rencontre possible d'une escadrille anglaise, commandée par le commodore Johnstone; c'était un nom qu'il ne devait pas oublier. Le commandant du *Zélé* avait le don d'aller vite partout et toujours : il passait le détroit huit jours plus tard, le 27. Il s'établissait en croisière sur les côtes du Portugal; un jour, il donna la chasse à un cotre, sans pouvoir l'atteindre. « Je me suis fait remorquer, mais infructueusement, n'ayant que trois bâtiments à rames; les Anglais en ont cinq et même six. » Cette idée revient sans cesse dans ses lettres de la guerre d'Amérique, que la vitesse et la mobilité sont les premières conditions de la victoire. Que de fois il a demandé de faire remorquer les vaisseaux par des chaloupes en nombre suffisant et surtout de les faire doubler en cuivre ! Dans cette courte croisière de 1780, il eut le temps de chasser jusqu'aux Sorlingues. Comme ses instructions lui disaient de rentrer vers la mi-juin, il revint sur Cadix; il y mouillait le 17 juin. « Le *Zélé* et le *Marseillais* sont dans le meilleur état à tous égards ². Nous n'avons perdu personne. Nous n'avons, pour ainsi dire, point de malades, de vénériens, de galeux, et quelques maladies de langueur; point de fiévreux. »

Les Espagnols de Córdoba et les Français de Bausset ne restaient pas complètement inactifs à Cadix. Ils firent plusieurs sorties pour nettoyer les côtes de l'Atlantique, où les corsaires anglais interceptaient les communications

1. En date du 2 mai 1780. A. M., B² 418.

2. Lettre du 20 juin 1780; de Cadix. A. M., B¹ 175. — D'Albert de Rions, qui avait croisé quelques jours sans son ami et pris une galiote hollandaise, n'était pas moins satisfait du *Marseillais*. « Il ne me reste qu'à souhaiter des occasions de faire quelque chose. Je vous supplie de ne pas m'en écarter, en me laissant longtemps dans les ports. » Lettre à Sartine, 1^{er} juin 1780. B¹ 176.

entre Cadix et le Ferrol. Dans une de ses sorties, l'armée combinée fit une des plus belles prises de la guerre. Le 9 août, au large du cap Saint-Vincent, elle rencontra un convoi ennemi, d'une soixantaine de voiles, qui naviguait sous la protection du *Ramillies*, de quatre-vingt-deux canons, et de deux frégates, le *Southampton* et la *Thetis*. Bausset s'était mis à la poursuite des vaisseaux de guerre; il ne put les atteindre. Du moins cinquante-cinq navires, — la presque totalité du convoi, — et plus de trois mille hommes furent pris et conduits à Cadix; l'armée y était de retour le 29 août.

Depuis quelques semaines, le gouvernement français venait de prendre une décision de laquelle on attendait beaucoup pour le siège de Gibraltar; il avait envoyé en Espagne un marin que ses campagnes d'Amérique et des Antilles, en 1778 et en 1779, avaient mis en évidence, le vice-amiral d'Estaing. Le 14 juillet 1780, le vainqueur de la Grenade avait reçu des instructions ¹ pour se rendre à Cadix et y commander en chef les forces navales de la France. Auparavant, et d'accord avec l'ambassadeur de France à Madrid, M. de Montmorin, il devait examiner, avec les ministres espagnols, l'emploi le plus utile des vaisseaux des deux couronnes. On le prévenait que Guichen avait reçu l'ordre de revenir des îles d'Amérique; il serait probablement dans les eaux du cap Saint-Vincent pendant la seconde quinzaine de septembre. Si ces diverses forces n'étaient point employées à Cadix, d'Estaing en formerait une seule escadre avec les vaisseaux que le roi Catholique jugerait à propos d'y joindre; il conduirait toute cette escadre à Brest. Là, il attendrait les ordres sur sa destination ultérieure.

1. A. M., dossier d'Estaing.

On sait que d'Estaing aimait beaucoup à écrire. Il a laissé de son voyage, depuis son départ de Paris jusqu'à son retour à Brest, en passant par Madrid et Cadix, un long et curieux journal, qui va du 15 juillet 1780 au 3 janvier 1781 ¹. En traversant la plaine des Landes, il fut victime, au village de Bélin, d'un grave accident de voiture. « Un jeune chirurgien, qui se trouve malade dans le village, m'empêche de rester un objet à jamais hideux ; il me recoud la peau, dépouillée depuis le sourcil droit jusqu'au sommet de la tête, et qui, me pendant sur la tête, me laissait le crâne à découvert. Saigné trois fois, la fièvre que j'ai pendant la nuit ne m'empêche pas de continuer ma route dès que ma voiture est raccommodée. Il faut connaître les auberges, les mules d'Espagne et leurs voituriers pour apprécier les souffrances de quelqu'un qui compte toutes les étapes et toutes les pierres par l'augmentation des douleurs qu'il ressent. »

A Saint-Ildefonse, il eut de longs entretiens avec les ministres espagnols, mais sans parvenir à arrêter rien de ferme ; pour lui, il s'était efforcé de démontrer les difficultés du blocus de Gibraltar et « d'autres impossibilités nautiques, infiniment contrariantes pour le roi d'Espagne ». Arrivé à Cadix le 26 septembre, il arbora sur le *Terrible* son pavillon de vice-amiral ². La cour de Madrid tenait beaucoup à ce qu'il visitât les travaux du camp de Saint-Roch et d'Algeciras. « Je pars le 1^{er} octobre pour Gibraltar. On espérait que la vue des lieux pourrait changer mon opinion ; mon voyage la raffermir. »

Dans plusieurs mémoires adressés à ce sujet à la cour d'Espagne, il insistait sur l'inutilité de ces opérations. Gibraltar, « si facile à défendre par sa situation, coûterait

1. A. M., B⁴ 177.

2. Le comte de Forbin était commandant en second sur le *Terrible*.

inutilement des flots de sang s'il était attaqué de vive force. Sa position, la variété des saisons et des vents me démontrent, comme homme de mer, que le blocus, tout supérieurement bien conduit qu'il est et qu'il a été, ne peut jamais être exact pour contraindre la garnison à se rendre. Je parlerais contre ce que je sais, contre ma conscience, je ne serais qu'un coupable flatteur, si je disais autrement 1. » A défaut de l'opération même de Gibraltar, il conseillait la conquête de Minorque, qui permettrait de procéder à un échange.

Cadix fut au mois d'octobre le lieu de rendez-vous des escadres françaises. Aux vaisseaux qui s'y trouvaient déjà et dont d'Estaing avait pris le commandement, vint se joindre, le 1^{er} octobre, la division du comte de Breugnon ; partie de Brest le 2 septembre, elle se composait des vaisseaux le *Royal Louis* et la *Bretagne*, de la frégate la *Concorde* et de la corvette la *Curieuse*. Le 23 octobre, Guichen, pavillon sur la *Couronne*, arriva des Antilles, avec dix-huit vaisseaux de ligne et six frégates, escortant un grand convoi ; le comte de Grasse, qui commandait le *Robuste*, était parmi ses lieutenants. De son côté, La Motte-Picquet, qui montait l'*Annibal*, avait suivi Guichen et ramené des Antilles sa propre division. Ce rassemblement des forces françaises à Cadix représentait une quarantaine de vaisseaux de ligne, plus des deux tiers de la marine du roi ; par une coïncidence singulière, presque tous les grands marins français se trouvaient réunis au mouillage de Cadix : d'Estaing, Guichen, La Motte-Picquet, Grasse, Suffren.

D'Estaing, qui avait le grand honneur de commander ces forces imposantes, était de plus en plus convaincu de l'impossibilité de réduire la « surprenante forteresse » de

1. A. M., B⁴ 186.

Gibraltar. On ne doit pas, dit-il, se « faire illusion sur les flots de sang par lesquels on peut aplanir les flancs multipliés de ces étonnants remparts. La nature et l'art les ont rendus tels que l'artillerie de l'univers entier, dirigée par les meilleurs maîtres, se trouverait insuffisante. » Peut-être arriverait-on à un résultat en installant des galeries de mines; pour cela, il faut consulter « le plus grand maître de cet art, M. de Gribeauval, qui est actuellement à la tête de l'artillerie française ¹. » En attendant, comme il n'y avait rien à faire contre Gibraltar avec des vaisseaux, il s'agissait de ramener toute l'escadre à Brest.

Les ordres sont donnés, presque aussitôt après l'arrivée de Guichen, de se préparer à partir. « A peine puis-je suffire, dit le vice-amiral, à entendre l'énumération perpétuelle et cumulée des besoins, des nullités, des avaries dans les coques et dans les mâtures, des impossibilités de repartir. Les uns, — et c'est beaucoup, — coulent bas; les autres n'ont plus de mâts fiables (*sic*) ni de quoi les tenir; on n'avait rien et on avait tout laissé dans les colonies. Les grands et les petits objets manquent; il faudrait mettre les canons à la cale, faute d'hommes pour les servir. Je connais ce funèbre idiome, je m'y attendais, il ne me surprend pas. Mais, malheureusement, cela n'est exagéré qu'en partie, et il n'y a que trop de choses vraies. Il faut d'abord plaindre, négocier même, se taire pendant quelque temps en examinant beaucoup, pour ensuite vouloir exiger tout le possible, et finir par se raidir. » A propos de

1. A. M., dossier d'Estaing. — A Cadix, d'Estaing fut en relations suivies avec le consul de France, M. de Lisle de Mongelas. Un inconnu lui ayant fait remettre par M^{me} de Mongelas une pièce de vers où étaient célébrés à l'avance les succès du nouvel Hercule sur « l'orgueilleuse Albion », il répondit à celle-ci un billet d'un tour bien précieux : « Un de vos regards, madame, sera toujours au-dessus d'un poème épique... »

ces bâtiments si peu en état de reprendre la mer, il écrit : « Ce sont, s'il est permis de s'exprimer ainsi, les cartes que les autres ont jouées et usées que je suis chargé de ramasser. J'avais prévu toutes les épines de cette fâcheuse commission ; il faut maintenant ne plus les sentir et faire de mon mieux. »

Au moment d'appareiller, on apprend l'arrivée prochaine d'un convoi anglais, escorté de plusieurs frégates. L'épisode n'eut pas de conséquence ; mais il fournit à d'Estaing une nouvelle occasion d'apprécier un de ses officiers ; le jugement est intéressant, il s'agit de Suffren.

« Je vais à bord du *Zélé* porter l'ordre à M. le commandeur de Suffren d'appareiller sur-le-champ avec cinq vaisseaux, deux frégates et trois bâtiments légers ; ce qui sera prêt le suivra, certain qu'il est toujours que la volonté et que les talents de cet excellent officier rendent possible tout ce qui peut l'être et qu'une mission difficile et compliquée cesse d'être inquiétante entre ses mains... M. de Suffren se toue, court des bords, sort, et le *Marseillais*, commandé par M. d'Albert de Rions, en fait autant. Ce qui est prescrit d'une manière aussi peu attendue s'exécute à force de précision. »

Enfin, le 6 novembre, la sortie générale eut lieu. Le grand convoi que Guichen avait ramené des Antilles était déjà en sûreté : Suffren l'avait escorté jusqu'à Gibraltar ; après s'être assuré de son entrée dans la Méditerranée, il avait rejoint l'escadre. L'armée de d'Estaing croisa quelque temps au large du cap Saint-Vincent, avec ses trente-huit vaisseaux de ligne et ses nombreuses frégates. A La Motte-Picquet, alors souffrant à bord de l'*Annibal*, le général écrivait : « La vue de l'ennemi est un spécifique sûr pour de tels malades. » Mais, au cours d'une monotone et longue traversée de cinquante-huit jours, il n'eut pas

l'occasion d'employer ce remède : il ne rencontra pas un seul bâtiment ennemi. Le 3 janvier 1781, l'escadre de d'Estaing mouillait dans la rade de Brest.

Le journal de d'Estaing pourrait fournir encore la matière d'observations intéressantes ; car tout lui est prétexte pour faire la critique de la constitution « si vicieuse » de la marine française. Il regrette l'extrême spécialisation des ouvriers de la marine, qui fait qu'en France et qu'en France seulement les calfats et les charpentiers forment deux corps entièrement séparés. Il donne des détails à peine croyables sur l'armement des frégates : sabres et haches qu'on croirait en plomb, dont le tranchant plie sous le doigt ; — fusils à baguettes de bois, dont les batteries ne font pas feu ; — pistolets qui ne tirent point ; — pas un bastingage bien fait ; — pas un seul de ces obusiers, de douze et de dix-huit, « dont les Anglais farcissent actuellement leurs bâtiments » ¹. Il déplore surtout les errements que l'on suit pour la composition des équipages : on les disjoint à chaque désarmement ; les officiers n'ont pas le temps de former leurs hommes ni même de les connaître ; le matelot ne s'attache ni au bâtiment ni aux camarades qu'il doit bientôt abandonner. Chez les Anglais, au contraire, les mêmes équipages passent sans se quitter d'un bâtiment à un autre. « Nous sommes à la mer au-dessous de ce qu'étaient dans l'infanterie les Bandes noires du temps de François I^{er}. Si l'on en croit l'histoire,

1. Cette infériorité d'armement explique « le sort déplorable et récent de mon ami M. Du Romain, tué en voulant aborder avec la frégate la *Nymphe*. J'avais annoncé que ce brave et excellent officier, qui m'avait été si utile dans ma dernière campagne, serait le Du Guay-Trouin de la marine du roi... Écrire aujourd'hui dans mon journal ce que j'ai tant de fois répété aux différents ministres de la Marine me semble une dette que je paie à la mémoire de mon brave et malheureux ami. Ce sont des fleurs funéraires que le devoir me fait jeter sur son tombeau. »

elles étaient au moins bien armées pour l'offensive et pour la défensive, et nous ne le sommes pas. »

Cependant le matelot français est plein de mérite. « De pareils hommes, connus, guidés, disciplinés et mis en valeur par une constitution militaire seraient capables de tout. » Le remplacement d'une vergue au cours de la traversée de Cadix à Brest inspire à d'Estaing une appréciation humoristique des marins de Brest et de Toulon ; elle doit être impartiale, puisqu'elle est d'un marin d'Auvergne : « Les Provençaux ont été plus contents des louanges que je leur ai données et qu'ils méritaient que de la gratification en vin que je leur ai faite ; elle aurait été d'un plus grand prix avec les Bretons. »



CHAPITRE XVII

LES OPÉRATIONS AUX ANTILLES

1780

Combat de La Motte-Picquet et de Parker dans la rade de Fort-Royal, 18 décembre 1779. — La Motte-Picquet passe à Saint-Domingue, mars 1780. — Arrivée à la Martinique de l'escadre de Guichen, 22 mars 1780. — Ses trois combats contre Rodney, 17 avril, 15 mai, 19 mai 1780. — Arrivée de l'escadre espagnole de Solano. — Départ pour l'Europe de Guichen et de La Motte-Picquet, août 1780. — Monteil commande l'escadre des Antilles. — Sa jonction avec Solano. — Prise de Pensacola, 9 mai 1781.

Depuis la journée de la Grenade, les hostilités avaient été comme suspendues aux Antilles. Les Anglais semblaient avoir renoncé à prendre leur revanche dans cette mer ; quant aux Français, ils avaient transporté sur les côtes de la Géorgie le théâtre de la guerre maritime. D'autre part, depuis le jour où d'Estaing quitta le mouillage de Savannah jusqu'au jour où Ternay jeta l'ancre à Newport, l'histoire navale n'offrit rien de saillant aux États-Unis ; de nouveau, l'intérêt de la guerre se concentra aux Antilles.

En se séparant de d'Estaing, La Motte-Picquet, pavillon sur l'*Annibal*, était retourné à la Martinique ; il y avait été rejoint par la division du comte de Grasse. Il exerça alors le commandement des forces navales de la France

aux îles du Vent. Le 18 décembre 1779, il livra bataille pour sauver un convoi. Ce ne fut qu'un épisode sans portée générale, mais La Motte-Picquet y fit preuve de sa décision et de sa fermeté coutumières.

Une flotte de vingt-six navires de commerce, partie en octobre de Marseille, sous la protection de l'*Aurore*, frégate de trente-deux canons, du marquis de Flotte, rencontra, aux atterrages de la Martinique, près la pointe des Salines, une escadre anglaise de treize vaisseaux de ligne et d'une frégate; cette escadre était commandée par l'amiral Hyde Parker, successeur de Byron. Le convoi était déjà coupé en deux tronçons, qui étaient sur le point d'être enlevés ainsi que la frégate, quand La Motte-Picquet eut connaissance du danger. Ses vaisseaux étaient en réparation depuis leur retour de Savannah et à moitié désarmés. En quelques instants, il fit monter les équipages à bord de l'*Annibal*, et il courut à l'ennemi. Une demi-heure après, il était rejoint par deux vaisseaux de soixante-quatre, le *Vengeur* et le *Réfléchi*, que leurs capitaines Fournoué et Cillart de Suville avaient pu mettre aussi en état de combattre. On louera la rapidité de cette mobilisation improvisée; mais, si La Motte-Picquet avait eu dans les eaux de la Martinique un service d'éclairage, il n'aurait pas couru le risque d'être surpris et de voir l'ennemi dans la rade même de Fort-Royal.

L'*Annibal* avait ouvert le feu tout seul, et il avait déjà dégagé l'*Aurore* et huit navires marchands. Quand les deux autres vaisseaux furent entrés en ligne, la petite division française engagea, contre sept vaisseaux de Hyde Parker, un combat très vif, à portée de la mitraille et même du fusil. Il se livra dans la grande rade de Fort-Royal, en vue de toute la population accourue à ce spectacle, à proximité des batteries de la côte, dont le feu était dirigé par le marquis de Bouillé. Il dura quatre heures sans interrup-

tion, de deux heures et demie à la nuit. La bravoure intelligente des commandants du *Réfléchi* et du *Vengeur* seconda à merveille le chef d'escadre. Sur vingt-six bâtiments du convoi, dix seulement furent pris ; quatre s'échouèrent et furent brûlés, mais on put en sauver les cargaisons ; douze rentrèrent sains et saufs à Fort-Royal, sous la protection des trois vaisseaux de ligne qui étaient criblés de boulets et dont les voiles et les manœuvres étaient entièrement hachés. Les Anglais eurent deux vaisseaux démâtés et subirent de nombreuses avaries.

Dans le rapport qu'il adressa au ministre sur ce combat inégal ¹, La Motte-Picquet fit le plus vif éloge de son équipage, matelots et soldats : « Voilà la troisième fois qu'ils voient le feu dans cette campagne et, suivant les apparences, ce ne sera pas la dernière. Ce sont des héros sans chemises, bas ni souliers, nus enfin et parés de leur seul courage. » Toutes les fois que l'*Annibal* avait eu à virer de bord, tout le monde était monté sur le pont et les gaillards, car l'équipage était fort incomplet, et les officiers avaient donné la main à la manœuvre.

Après la guerre, le combat de la Martinique fut compris parmi ceux que Louis XVI fit représenter sur la toile. La Motte-Picquet fournit alors de nouveaux renseignements sur cette journée ². « Mais comment représenter l'enthousiasme de mon équipage, lorsque MM. de Cillart et de Fournou vinrent me dire qu'il leur était impossible d'appareiller au même moment que moi ? Et malheureusement, rien n'était plus vrai. Je me tournai vis-à-vis de ces braves gens et leur dis : « Tant mieux, mes amis ; nous aurons seuls la gloire de sauver le convoi. — Comment, mon général, repartit le maître pilote, sauver le

1. De Fort-Royal de la Martinique, 20 décembre 1779. A. M., B⁴ 165.

2. Lettre de Brest, 7 août 1786. A. M., dossier La Motte-Picquet.

« convoi ? Nous prendrons quelques-uns des vaisseaux ennemis, car ils sont beaucoup. » Ensuite des *Vive le roi !* et une allégresse, comme allant à une victoire assurée.

« Comment représenter cette quantité de canots et pirogues, chargés d'officiers de terre et de mer, de soldats et de matelots, de nègres et de mulâtres qui venaient à mon bord, quoiqu'ils n'y fussent pas embarqués et à qui on faisait payer très cher un passage devenu dangereux. Je sais que M. de Carné l'ainé a payé trois louis et un mulâtre douze livres. Voilà des traits qui caractérisent le Français. »

« Cette action, dit-il encore, fit un honneur infini à la nation, et l'amiral Parker daigna m'en écrire dans les termes les plus honorables. » Écrite à propos d'un échange de prisonniers, cette lettre de l'amiral anglais, en date du 28 décembre 1779, mérite d'être citée pour l'opinion que les ennemis avaient du commandant de l'*Annibal*, et pour l'élévation de caractère de son auteur. Cependant Hyde Parker, suivant le mot de Mahan, était « un vieil amiral du type anglais traditionnel, morose et dur à cuire ».

« Quoiqu'il y ait très fort peu de temps que vous m'avez enlevé une frégate et plusieurs autres bâtiments, je ne puis m'empêcher de vous estimer et de vous admirer. La conduite que Votre Excellence a tenue dans l'affaire du 18 de ce mois justifie pleinement la haute réputation dont vous jouissez parmi nous, et je vous assure que je n'ai pas pu sans envie être témoin de l'habileté que vous avez fait voir en cette occasion. Nos inimitiés sont passagères et dépendent de nos maîtres ; mais votre mérite a gravé dans mon cœur la plus grande vénération pour vous. »

Quelques jours plus tard, La Motte-Picquet reprenait son rôle de chien de garde qu'il jouait avec tant d'acti-

vité. Ce sont des opérations sans bataille ; c'est plutôt de la guerre de course, bien comprise et faite par un manœuvrier de premier ordre. Le 5 janvier 1780, il quitta la rade de Fort-Royal avec cinq vaisseaux, pour croiser pendant six semaines environ au vent des îles anglaises. Il fit plusieurs prises et rentra à son port d'attache le 21 février.

Le 13 mars, nouvel appareillage avec l'*Annibal*, le *Diadème*, le *Réfléchi*, l'*Amphion*, et une flotte destinée à Saint-Domingue. La lettre qu'il écrivit au ministre, de Fort-Royal, à cette date ¹, est intéressante pour la connaissance de l'homme même ; on y voit percer sa mâle franchise et le juste sentiment qu'il avait de la valeur de ses services.

« M. le comte de Grasse, au lieu de six frégates que vous m'accordiez, ne m'en a donné qu'une. Cela n'empêche pas que je ne fasse peut-être plus que vous l'attendez des forces qui me sont confiées. Il ne tiendra pas à moi que les Espagnols ne sortent de leur léthargie, et je profiterai de l'occasion favorable, si elle se présente. Permettez-moi, monseigneur, de vous dire que j'ai une réputation à soutenir ; c'est le seul bien dont je jouisse, et je suis jaloux de le conserver.

« Si ma santé répondait au zèle qui m'anime, que ne pourrais-je pas entreprendre ! Malheureusement, mes forces sont épuisées, et je sens que j'ai besoin de repos. Cette pensée empoisonne tous les moments de ma vie. Quoi qu'il en soit, je ferai toujours des vœux pour votre gloire et celle de la marine. Je n'ai rien à désirer en mon particulier que de finir mes jours dans le sein de ma famille. Mais j'ai des officiers et un équipage qui méritent vos bontés et les grâces du roi. Le suffrage de l'ennemi

1. A. M., B¹ 181.

fait ma récompense, il n'est pas mendié et n'en est que plus flatteur. Si ma sortie du 18 décembre dernier avait été vue des côtes d'Europe, ma fortune serait faite ¹. Le combat que j'ai essuyé à la Grenade ne m'eût pas fait moins d'honneur, et je n'en ai pas entendu parler. Quelle perspective pour un militaire animé du seul désir d'être utile à l'État ! Il se repaît de fumée, et on la lui refuse. L'homme philosophe pourrait, monseigneur, faire bien d'autres réflexions; je me borne à celle-ci...

« Je pars d'ici on ne peut plus satisfait de M. le marquis de Bouillé, et je crois qu'il ne l'est pas moins de moi. J'espère qu'il en sera de même à Saint-Domingue. Tout m'est facile, dès qu'il s'agit du bien du service. On me regrette à la Martinique, et je me flatte qu'on sera bien aise de me voir aux îles de sous le Vent. Ceci n'est point vanité, mais le témoignage de ma conscience, qui m'assure que je ferai tout ce qui dépendra de moi. Je ne suis pas moins convaincu que vous voudrez bien m'accorder les grâces dont vous me jugerez susceptible, elles me seront encore plus précieuses de la part d'un ministre aussi éclairé que vous l'êtes et à la gloire duquel j'ai voué toutes mes actions. »

1. Il est fâcheux pour le caractère de La Motte-Picquet que les campagnes de Suffren lui aient inspiré des paroles, tout à fait injustes, de jalousie, bien qu'il s'en défende, et de dénigrement. Elles se trouvent dans une lettre à Castries, où il demande des grâces pour ses officiers, en particulier pour le chevalier Du Lou, son neveu (Brest, le 25 mai 1787. A. M., C¹ 30) :

« Quelle différence s'ils eussent été employés sous les ordres de M. le bailli de Suffren, dont je n'envie cependant ni les actions ni les récompenses ! L'enthousiasme est fini. Ses prétendus miracles sont réduits à leur juste valeur, et mon combat à l'ouvert du Fort-Royal sera à jamais mémorable dans les annales de la marine. On demandera ce qu'il m'a procuré. L'estime de nos rivaux, et c'est beaucoup. Ils ne l'accordent pas légèrement. Il faut des titres pour l'obtenir. »

Le 20 mars, à l'atterrage, près du Cap Français, La Motte-Picquet fit la rencontre de trois vaisseaux, du commodore Cornwallis, d'une frégate et de deux corsaires. Il fit filer son convoi vers la terre, où il arriva tout entier, et il alla au-devant de l'ennemi. Ce fut un combat de trente-six heures; le manque de vent mit à un moment l'*Annibal*, qui s'était engagé à fond, dans une position très critique, en l'exposant au feu de tous les vaisseaux anglais et notamment du *Janus*. Le chef d'escadre fut grièvement blessé d'une balle à la poitrine et perdit beaucoup de monde. Les Anglais abandonnèrent d'ailleurs le champ de bataille, bien que trois autres de leurs vaisseaux fussent en vue à deux lieues environ.

Le 17 avril, La Motte-Picquet débouquait une flotte pour la France. Le 15 mai, il conduisait à l'entrée du Vieux Canal de Bahama quatre bâtiments de « registre » ¹, richement chargés, qu'il fit ensuite escorter jusqu'à la Havane par la frégate l'*Amphitrite*. Le 20 juin, toujours avec la même activité, il débouquait un troisième convoi pour la France et croisait au vent de Saint-Domingue, à la rencontre d'une flotte anglaise. « Pendant mon séjour, dit-il avec vérité, j'ai fait plusieurs prises et pas un Français n'est tombé au pouvoir de l'ennemi. »

L'infériorité de ses forces le mit une fois dans la pénible nécessité de refuser le combat. Le 13 juillet, cinq vaisseaux de ligne anglais, une forte frégate et une goélette parurent devant le Cap; l'*Amphitrite*, du chevalier de Langan, sortit pour reconnaître ces forces. Sur l'avis unanime de ses officiers réunis en conseil de guerre, La Motte-Picquet se décida à rester à l'ancre. « Vous devez être persuadé, monseigneur, que, puisque je n'ai pas sorti,

1. L'expression désignait les bâtiments espagnols autorisés à faire le commerce dans les Indes.

je ne pouvais le faire sans la plus haute imprudence !... Jusques à présent, ma campagne a été brillante. Je ne négligerai rien pour finir comme j'ai commencé. Les Anglais assurent que je serai pris ; suivant moi, la chose est plus douteuse. Depuis quatre mois, j'ai expédié et débouqué environ cent cinquante bâtiments marchands, richement chargés. Je crois que Français, alliés ou neutres ont lieu d'être satisfaits de ma conduite. » Il remerciait le ministre des grâces qui venaient d'arriver pour ses officiers et équipages. La nouvelle en avait été reçue avec des transports. « Ceux des matelots, cette classe d'hommes si utiles et si négligés avant votre ministère, m'ont fait pleurer de joie. Quel spectacle plus doux pour moi ! Ils bénissent votre nom, celui du roi, et l'État en tirera le plus grand avantage. »

Comme Guichen, « depuis plus de quarante-cinq ans son camarade et son intime ami, » il eût été heureux d'avoir l'occasion de se mesurer avec les Anglais en leur opposant de belles escadres ; mais ses instructions lui disaient de rentrer en France. Le 13 août, il appareillait du Cap avec une flotte d'une centaine de voiles ; le 24 octobre, il faisait relâche à Cadix, où Guichen était arrivé la veille. Il y rejoignait son ancien chef, d'Estaing, avec qui il avait combattu à la Grenade et à Savannah ; placé de nouveau sous ses ordres, il quittait Cadix le 4 novembre et arrivait à Brest le 6 janvier 1781.

Pour remplacer aux Antilles l'escadre de d'Estaing, et en attendant d'envoyer aux États-Unis une escadre spéciale, Sartine, dont il faut louer l'activité, faisait armer à Brest, à la fin de l'année 1779, une escadre de seize vaisseaux et de quatre frégates. Il avait été question de la

1. Lettre du 23 juillet 1780.

joindre, jusqu'à Cadix, à l'escadre espagnole de Miguel Gastón, qui devait ramener en Espagne les derniers vaisseaux de la croisière franco-espagnole de 1779; mais elle ne put être prête à temps. Malgré toute la bonne volonté du ministre et tous les millions dépensés, les ressources de Brest s'épuisaient avec des armements qui étaient continus depuis deux ans; la stérile campagne de d'Orvilliers dans la Manche semblait avoir tout consommé. Les Espagnols partirent donc les premiers au milieu de janvier; l'escadre des Antilles, sans être complètement armée, quitta la rade le 3 février (1780).

Elle était sous les ordres du comte de Guichen. Le rôle de cet officier général à la bataille d'Ouessant, où il avait son pavillon sur la *Ville de Paris*, venait d'augmenter sa réputation. Lieutenant général du 1^{er} mars 1779, il avait reçu, le 13 décembre suivant, lors de la retraite de d'Orvilliers, le commandement de la marine au port de Brest. Il allait avoir soixante-huit ans quand il partit pour les Antilles; c'était un âge bien avancé pour entreprendre cette rude campagne.

D'Estaing, qui le vit à Cadix, lors de sa rentrée en Europe, fut frappé de ses manœuvres particulièrement élégantes et précises, quand il avait jeté l'ancre dans cette baie. « La *Couronne* est celui des vaisseaux français qui a le mieux manœuvré en rentrant à Cadix. M. de Guichen a rangé hardiment les Porcs, — *las Puercas*, bancs sous-marins à l'entrée de la baie, — est revenu ensuite du lof en faisant de la voile; il a mis par là sous le vent à lui tous les vaisseaux; aucun ne l'a gêné; il n'a embarrassé personne, et il a été, avec une supériorité de manœuvres que j'ai admirée, prendre le meilleur mouillage ¹. »

Cette supériorité de manœuvres, on peut dire que c'est

1. Journal de d'Estaing à Cadix. A. M., B⁺ 177.

tout Guichen. Il fait manœuvrer son escadre, comme il fait manœuvrer la *Couronne*, avec cette sorte de maestria qui a émerveillé d'Estaing ; mais au point de vue militaire, il appartient à ce groupe d'officiers généraux que l'on a appelé « l'école prudente et savante des tacticiens français » ¹. Ce n'est pas la tactique résolument offensive, la volonté de détruire, l'audace inlassable, avec lesquelles Suffren allait bientôt accomplir ses miracles.

Guichen a rencontré aux Antilles un officier général anglais qui avait déjà une grande réputation, en attendant que la journée des Saintes fit de lui comme un précurseur de Nelson. George Rodney, qui avait bombardé le Havre en 1759, pris les Antilles françaises en 1762, qui venait tout récemment (janvier 1780) de culbuter l'escadre espagnole de Lángara et de ravitailler Gibraltar, avait un tempérament de marin qui ne s'attardait pas aux « vaines fioritures », mais qui allait droit au fait. N'avoir pas été vaincu par un pareil lutteur, l'avoir même mis en état d'infériorité : ce n'est pas pour Guichen un mérite médiocre.

On connaît l'anecdote de Rodney et du maréchal de Biron. Retiré à Paris pour échapper à ses créanciers, car il avait la passion du jeu et des dépenses extravagantes, Rodney traita un jour avec dédain devant le maréchal les succès que d'Estaing remportait aux Antilles ; s'il était libre, il aurait bientôt raison des escadres françaises. « Je répons de vos dettes, dit le maréchal. Partez, monsieur ; les Français ne veulent pas se prévaloir des obstacles qui vous empêchent d'accomplir vos menaces. » Cette générosité chevaleresque devait coûter cher à la France.

Parti de Brest, le 3 février (1780), avec seize vaisseaux, quatre frégates et un convoi de quatre-vingt-trois voiles ²,

1. MAHAN, *Influence de la puissance maritime*, p. 413.

2. Voir l'Appendice IX.

Guichen était dans les eaux de la Martinique le 22 mars ; à cette date, il fit sa jonction en mer avec l'escadre du comte de Grasse, qui commandait les forces françaises aux îles du Vent. Il fut désappointé de n'avoir pas été rejoint aussi par les quatre vaisseaux de La Motte-Picquet ; car il l'avait fait prévenir par un aviso de son arrivée très prochaine. Le malentendu entre les deux officiers généraux ne fut dissipé que lorsqu'ils se retrouvèrent tous deux à Cadix, à la fin de l'année ; La Motte-Picquet prouva à son collègue qu'il n'était parti pour Saint-Domingue, le 13 mars, que sur les ordres formels du comte de Grasse.

Forte à présent de vingt-deux vaisseaux de ligne, l'escadre de Guichen mouillait à Fort-Royal le 23 mars. Elle ne fit qu'y débarquer ses malades, et cingla sans retard vers Sainte-Lucie, où le pavillon anglais flottait depuis le mois de novembre 1778. L'occasion paraissait favorable. Hyde Parker, qui était établi avec dix-sept vaisseaux, au mouillage du Gros Ilet, semblait dans une mauvaise posture devant les forces françaises, sensiblement supérieures. Cependant Guichen n'en jugea pas ainsi ; la position lui parut trop bien gardée. L'idée ne lui vint pas de prendre l'offensive ; pour détruire les vaisseaux de Parker, il aurait fallu risquer les siens, et la stratégie navale consistait avant tout alors pour un chef d'escadre, français ou anglais, à conserver intacte sa propre escadre. Le 27 mars, après cette stérile promenade de quatre jours, l'escadre française rentrait intacte à Fort-Royal. Intacte aussi, était demeurée à Sainte-Lucie l'escadre anglaise.

Le même jour, Rodney, qui arrivait de Gibraltar avec cinq vaisseaux, faisait sa jonction à Sainte-Lucie avec Parker, et prenait le commandement général des forces anglaises aux Antilles ; il disposait de vingt-deux vaisseaux. Guichen comprit-il alors la faute qu'il avait commise en n'essayant point de détruire les vaisseaux de Par-

ker ? Les escadres française et anglaise étaient à présent égales. Les Anglais avaient même deux vaisseaux à trois ponts et un plus grand nombre de vaisseaux de soixante-quatorze.

L'armée de Guichen appareilla de Fort-Royal le 13 avril ¹ ; elle comprenait vingt-deux vaisseaux de ligne, quatre frégates, deux corvettes et un lougre. Le lieutenant général avait un double objectif : couvrir une grande flotte, armée pour Saint-Domingue et convoyée d'une manière spéciale par le vaisseau le *Fier* et la frégate la *Boudeuse* ; puis, attaquer la Barbade, qui était avec Sainte-Lucie la grande position militaire des Anglais aux îles du Vent. Le marquis de Bouillé avait vivement conseillé cette expédition ; il avait pris place sur le vaisseau amiral la *Couronne* et avait fait embarquer trois mille hommes de troupes sur l'escadre. Les deux projets pouvaient se combiner, en faisant passer l'armée par le canal de la Dominique et en allant provoquer l'ennemi, qui depuis trois semaines restait immobile dans les parages du Gros Ilet.

Les calmes persistants depuis la sortie du 13 avril ne permirent pas de doubler le canal de la Dominique ; le 15 au soir, la frégate l'*Iphigénie* signala l'armée anglaise au vent, vers le sud-est. Guichen fit aussitôt signal de ralliement général. Le comte de Sade, pavillon sur le *Triomphant*, de quatre-vingts canons, commandait l'escadre blanche et bleue, — huit vaisseaux, — qui formait l'avant-garde dans l'ordre naturel ; Guichen, pavillon sur la *Couronne*, de quatre-vingts canons, commandait l'escadre blanche, — sept vaisseaux, — qui formait le corps de bataille ; l'escadre bleue ou arrière-garde, — sept vaisseaux, —

1. Sur cette campagne, nombreuses lettres de Guichen, — journal du major de son escadre, Buor de La Charoulière (A. M., B⁴ 180), — *Relation* (imprimée) des trois combats qui ont eu lieu le 17 avril, le 15 et le 18 mai 1780.

était sous les ordres du comte de Grasse, pavillon sur le *Robuste*, de soixante-quatorze canons.

La journée du 16 se passa en de nombreuses manœuvres, pour obtenir l'avantage du vent. C'est le jeu classique et cérémonieux, dans lequel consistait avant tout la « tactique artificielle, toute de forme et de parade, nous pourrions dire la tactique frivole, du xviii^e siècle »¹. Après une joute de manœuvres qui se prolongea près de quarante-huit heures et où Guichen fit preuve de son impeccable précision, l'avantage du vent finit par rester aux Anglais.

La bataille s'engagea le 17 avril (1780), vers une heure un quart après midi, à l'ouest de la Dominique, à neuf lieues de distance de la pointe sud de cette île. Les deux armées avaient les amures à tribord, le cap au nord, les Français sous le vent des Anglais. Les Français étaient dans l'ordre renversé, l'escadre bleue de Grasse formant l'avant-garde. Rodney commandait son corps de bataille, pavillon sur le *Sandwich*, de quatre-vingt-dix canons ; Parker, l'avant-garde, pavillon sur la *Princess Royal*, de quatre-vingt-dix ; Rowley, l'arrière-garde, pavillon sur le *Montagu*, de soixante-quatorze.

Pour l'amiral anglais, cette journée fut un peu l'apprentissage de sa victoire des Saintes². Rompant en partie avec la méthode traditionnelle d'opposer vaisseau à vaisseau, il voulut couper l'arrière-garde française et arriva avec ses sept vaisseaux pour se glisser entre Guichen et Sade. Guichen sut prévenir ce danger en virant lof pour lof et en se portant avec tout son monde au secours de la division du *Triomphant* ; il avait ainsi le cap au sud-est.

1. MAHAN, *Influence de la puissance maritime*, p. 413.

2. Voir le plan de la bataille du 17 avril 1780 et la critique de MAHAN, *Ibid.*, p. 414 et suivantes.

Rodney prit une position analogue, mais il était toujours au vent des Français.

Alors, comme il n'avait pu les couper en deux, il s'efforça de diviser leur ligne en un grand nombre de petits tronçons. Suivant l'expression de la *Relation* française, il forma plusieurs « pelotons » de ses vaisseaux les plus puissants et il les maintint par le travers des vaisseaux les plus faibles ¹. La *Princess Royal*, de Parker, refusa tout engagement avec le *Robuste*, de Grasse, pour s'acharner sur l'*Artésien*, de soixante-quatre, du capitaine Peynier, qui lui fit d'ailleurs beaucoup plus de mal qu'il n'en reçut. De même, Rodney et ses deux matelots, le *Cornwall* et le *Suffolk*, évitant la *Couronne* et le corps de bataille français, combattirent avec acharnement, dans l'escadre blanche et bleue, le *Destin*, le *Vengeur*, le *Saint-Michel*; mais les trois commandants français, Du Maitz de Goimpy, de Retz, d'Aymar, « le reçurent en amiral ».

Le *Saint-Michel*, qui n'avait que soixante canons, fut très maltraité. Le chevalier d'Aymar, qui le commandait, a raconté comment il perdit le bras droit ². « Dans l'instant où je disais et désignais de la main aux officiers à aider à border la grande voile, j'ai eu le bras droit emporté; le même coup a enlevé le crâne à M. de Cheffontaine (enseigne), et ce crâne a blessé M. Huros (enseigne) au vi-

1. « Tout le monde sait, disait Rodney, que vouloir contraindre l'ennemi à se battre navire contre navire est chose contraire au sens commun... Le devoir de l'amiral est de réserver toute la flotte qu'il commande pour attaquer la moitié ou une partie moindre de celle de l'ennemi, afin de s'emparer de la partie qu'il attaque et d'écraser ensuite le reste en détail... » Cité dans la *Revue historique*, t. LII, 1893, p. 410.

2. De la Basse-Terre, Guadeloupe, 18 mai 1780. Lettre écrite de la main gauche, avec de grands caractères droits. « J'espère, dit d'Aymar, que lorsque ma main gauche aura acquis un peu plus d'usage, je serai plus aisé à lire qu'à ce coup d'essai. » A. M., B¹ 180

sage à deux endroits... M. de Santo-Domingo, lieutenant de vaisseau, a passé sur le gaillard d'arrière ¹, et je suis descendu sur le faux pont pour me faire amputer le bras droit... L'équipage s'est battu avec la valeur la plus soutenue. Les batteries étaient servies avec la plus grande célérité. Il semblait, pour ainsi dire, que c'était un feu de mousqueterie. Le lendemain du combat, je les fis assembler pour leur témoigner combien j'étais satisfait de leur conduite. »

Sur le *Sandwich*, la position était devenue intenable; Rodney dut abandonner provisoirement son vaisseau et faire hisser son pavillon sur le *Conqueror*. Du Maitz de Goimpy, sortant de la ligne, avait bravement lancé son vaisseau le *Destin*, de soixante-quatorze pièces, en travers du *Sandwich*, de quatre-vingt-dix. La manœuvre fut couronnée d'un plein succès. Elle fut cependant discutée au point de vue tactique ²; car c'était comme un axiome de maintenir rigide dans toute son étendue la ligne de bataille et d'éviter le corps à corps : un vaisseau isolé passait pour un vaisseau pris.

La nuit mit fin à la bataille. Comme les Anglais avaient toujours conservé l'avantage du vent, l'armée de Guichen n'essaya pas de manœuvrer pour les poursuivre. Elle n'avait point été entamée; cela lui suffisait. Le jeu de la guerre, tel qu'on le comprenait alors, consistait à faire marcher des pions bien en ligne sur un échiquier, en bouchant tous les trous; dans ces conditions, le résultat

1. Le lieutenant de vaisseau Santo-Domingo chevalier Du Bignon, qui prit le commandement du *Saint-Michel* dans ces circonstances, le garda encore aux combats du 15 et du 19 mai.

2. Les graves avaries du *Sandwich* étaient dues surtout au feu du *Destin*. Du Maitz de Goimpy se plaignit au ministre du silence gardé par Guichen dans sa relation sur le rôle très important qu'il avait joué. Lettre du 29 juin 1780. A. M., B¹ 180.

négatif auquel était arrivé Guichen et qui, répétons-le encore, fait honneur à sa présence d'esprit, était réputé pour une victoire. Encore quelques mois, et les chefs d'escadre verront ce que devait être une victoire à la Suffren.

Le 18 avril, lendemain du combat, les deux escadres se perdirent de vue. Le 19, Guichen fit relâche à la Basse-Terre de la Guadeloupe, pour y débarquer ses malades et ses blessés ; dès le 20, il reprit la mer pour rejoindre les Anglais. Rodney, de son côté, n'avait fait qu'un court arrêt au Gros Ilet de Sainte-Lucie pour réparer ses avaries, et il était reparti. Alors, entre ces deux adversaires qui s'épient, qui ne commettent, pour ainsi dire, pas une faute de manœuvre, qui ne songent qu'à garder l'avantage du vent et non à prendre l'offensive, ce fut pendant près de trois semaines un assaut quotidien d'évolutions, de marches et contremarches ; guerre savante sans doute, mais un peu monotone et au fond vide de résultats. Le 8 mai, à l'entrée du canal de Sainte-Lucie, l'escadre française crut qu'elle allait prendre contact avec les Anglais ; mais Rodney se déroba. Guichen ne put l'atteindre que le 15 mai. Il y eut ce jour-là un combat ; commencé vers sept heures du soir, il ne dura qu'une heure. Guichen, qui avait l'avantage du vent, ne put en profiter. Rodney se déroba avec la nuit.

Les manœuvres continuent, toujours aussi savantes de part et d'autre, quatre jours durant. Rodney faisait vent arrière, dès que Guichen s'approchait ; il voulait éviter un nouveau combat, sans avoir l'air de fuir, en attirant son adversaire vers le sud. Le 19 mai, à cent vingt milles à l'ouest de la Martinique, il lui fut impossible de se dérober de nouveau. Guichen, qui avait encore le vent pour lui, commença par canonner l'ennemi sur toute la ligne ; puis, il se présenta « en bon ordre », pour engager une action

générale ; une fois de plus, Rodney la déclina. Cela signifiait sans doute qu'il céda devant l'habileté manœuvrière et l'ardeur infatigable des Français ; mais il avait toujours toute son escadre.

Il semble que ce genre d'opérations maritimes puisse se résumer en quelques formules, à peu près invariables : se rechercher, s'observer à distance, garder le vent, se canonner, s'avancer en ligne, se dérober si on s'estime vaincu, ne pas poursuivre même quand on se croit vainqueur, l'objectif essentiel étant de conserver ses vaisseaux. Tout cela tient un peu de la parade ; on dirait deux maîtres d'armes, qui font assaut devant des amateurs, et qui se préoccupent surtout, par quelque joli coup de fleuret, de provoquer les applaudissements de la galerie. « En admirant les belles manœuvres de notre général, dit la *Relation* française, nous ne pouvions nous empêcher de rendre justice à celles de l'amiral Rodney. » Ce n'est pas là la « mâle » guerre et la « furie française ».

Après ces trois passes d'armes, — celle du 17 avril, de beaucoup la plus sérieuse, celle du 15 mai, qui n'avait duré qu'une heure, celle du 19 mai, qui en avait duré trois, — les deux adversaires se séparèrent pour reprendre leurs positions premières. Le 22 mai, Guichen était de retour à Fort-Royal ; les Anglais avaient rallié Sainte-Lucie et la Barbade. Il paraît difficile de contester à Guichen la supériorité dans ces trois engagements ; mais au point de vue des conséquences militaires, la situation des Français et des Anglais aux Antilles n'était modifiée, pour ainsi dire, en rien par cette joute de près de deux mois. Anglais et Français occupaient exactement les mêmes positions stratégiques ; ceux-là n'avaient pas plus repris la Dominique, Saint-Vincent ou la Grenade, que ceux-ci n'avaient repris Sainte-Lucie. Les deux escadres n'avaient que des avaris de détail ; pas un vaisseau n'avait été pris

ni détruit. Les pertes mêmes en hommes pouvaient être considérées comme minimales pour trois combats : chez les Français, cent quatre-vingt-dix morts, — parmi lesquels le lieutenant de vaisseau Guichen, de la *Couronne*, fils du lieutenant général, — et environ cinq cents blessés. Les pertes des Anglais n'étaient pas sensiblement supérieures.

A son retour à la Martinique, dès le 28 mai, Guichen demanda instamment son rappel. Son âge, sa douleur de père, sa fatigue, lui rendaient très pénible cette campagne, en elle-même fort laborieuse. « J'attends vos ordres, monseigneur, et mon rappel, ayant l'honneur de vous assurer très sincèrement que la conduite d'une escadre aussi considérable est infiniment au-dessus de mes forces à tous égards, et que ma santé ne pourrait soutenir une fatigue et une inquiétude aussi continuelles. » Cependant il devait rester encore deux mois et demi aux îles d'Amérique, sans que la suite de la campagne donnât d'autres résultats.

On put croire à un moment que de grandes choses étaient à la veille de se passer aux Antilles. Dans les premiers jours de juin (1780), on annonça l'arrivée prochaine d'une escadre espagnole de douze vaisseaux de ligne, commandée par le chef d'escadre Solano. Les alliés allaient avoir une supériorité incontestée : trente-quatre voiles contre vingt-deux. Avec des forces aussi considérables, l'offensive devenait comme un devoir. Sainte-Lucie ne pouvait manquer d'être recouvrée, ou mieux encore la Jamaïque, d'être conquise. Cette seconde opération, dont on parlait toujours et qu'on n'exécutait jamais, pouvait avoir de grandes conséquences. D'Estaing ne se trompait peut-être pas quand il disait, à ce moment même, aux ministres du roi Catholique que la prise de la Ja-

maïque serait « le gage de l'échange de Gibraltar et de la paix » ¹.

Il est triste à dire que l'armada franco-espagnole de Guichen et Solano est demeurée aussi inefficace aux Antilles, en 1780, que sa sœur aînée, que d'Orvilliers et Córdoba avaient promenée dans la Manche en 1779. Des escadres de cette nature ne sont pas faites pour la victoire, composées, comme l'était celle-là, d'éléments hétérogènes, obéissant à deux chefs. Parmi les leçons stratégiques que fournit l'histoire de la guerre d'Amérique, l'une des plus claires ressort de l'impuissance et même du danger qui sont résultés de la combinaison d'escadres de nationalité différente.

La jonction des alliés s'était faite aux Antilles dans de bonnes conditions. Rodney, qui croisait au vent de la Martinique, n'avait pas découvert les Espagnols, qui avaient porté leur route plus au nord. Guichen put les rallier, le 9 juin, avec quinze vaisseaux, au moment même de leur atterrage. Le convoi espagnol, sur lequel il n'y avait pas moins de dix mille hommes, mouilla à la Basse-Terre, et l'escadre de Solano à Fort-Royal. Guichen et Bouillé parlaient d'agir tout de suite; Solano répondit par ses instructions, qui lui disaient d'aller à la Havane.

La correspondance de Guichen avec son collègue espagnol montre que ce n'est pas du premier qu'il a dépendu de prendre l'offensive. Solano n'avait qu'une réponse : il devait aller à Cuba, le devoir de l'armée française était de le soutenir et de le convoier jusqu'à la vue de cette île. D'Estaing, qui eut connaissance plus tard à Cadix des lettres échangées entre Guichen et Solano, prétend que le

1. C'était aussi l'opinion du comte d'Aranda. « C'est dans le centre de la Jamaïque qu'il faut prendre Gibraltar. » *DES CARS, Mémoires*, t 1, p. 254.

chef d'escadre espagnol et ses capitaines avaient embarqué du vin à la place de l'eau destinée aux équipages, et qu'ils n'avaient qu'un désir, aller au plus tôt à la Havane pour y vendre à bon compte leurs barriques de vin ¹. Qu'y a-t-il de vrai dans cette accusation qui transforme en marchands de vin des officiers de la marine royale espagnole? Une chose du moins bien certaine, c'est l'état misérable de cette escadre de Solano, décimée par un terrible scorbut et incapable de tenir la mer plus longtemps. Guichen avait raison de dire : « Dans la position où elle est arrivée, c'est à l'escadre du roi qu'elle doit son salut. »

C'était presque une œuvre de charité que de lui permettre d'arriver jusque dans ses propres ports ; mais c'était du coup renoncer à toute opération offensive contre les Anglais. Guichen sortit de la rade de Fort-Royal avec les Espagnols, le 5 juillet. Il les accompagna jusque dans les eaux du canal de Bahama, d'où ils finirent par arriver à la Havane, sans avoir rencontré les Anglais. Singulière stratégie, qui faisait consister tout le succès d'une campagne à se dérober à l'ennemi, puis à s'enfermer dans un port pour n'en plus sortir ! Car ce fut là toute la campagne de l'escadre de Solano. Une fois à la Havane, elle n'en bougea plus, ou du moins elle n'en bougea que l'année suivante pour l'affaire de Pensacola, c'est-à-dire pour une de ces opérations sans portée qui font à peine à l'ennemi des piqûres d'épingle.

Débarassé de son rôle ingrat de convoyeur, Guichen fit route sur le Cap Français. Il y rejoignit la division de La Motte-Picquet. Il reprit avec elle, le 16 août, la route de Cadix. Il n'arrivait dans ce port que le 23 octobre, après soixante-douze jours d'une traversée monotone, à

¹ I. A. M., B⁴ 177, fol. 62 et suivants.

peu près vide d'incidents ¹. La rade de Cadix fut, à la fin de cette année 1780, le lieu de rendez-vous des escadres françaises ; elles ne firent d'ailleurs que s'y réunir pour reprendre la mer, sous le commandement de d'Estaing, à destination de la France. Guichen était de retour dans la rade de Brest le 3 janvier 1781.

Les instructions, du 8 juin 1780, qui avaient enjoint à Guichen et à La Motte-Picquet de rentrer en Europe, donnaient au comte de Grasse le commandement des vaisseaux qui continueraient à former l'escadre des Antilles ; mais ce chef d'escadre, malade lui-même, revint avec Guichen à Cadix. Le commandement des forces navales des Français aux Antilles passa à un nouvel officier général, le baron de Monteil, chef d'escadre, qui avait son pavillon sur le *Palmier*.

Le remplaçant de Guichen, de La Motte-Picquet et de Grasse disposait de quinze bâtiments, dont cinq vaisseaux de soixante-quatorze et quatre de soixante-quatre. Cependant il ne fit à peu près rien. Sa correspondance abonde en documents, rapports, mémoires ² ; mais dans toutes ces paperasses il n'y a pas à glaner un seul fait vraiment militaire. Il était au Cap, et ne bougeait pas de Saint-Domingue, ou bien il était à la Havane, et ne bougeait pas de Cuba.

Que de temps perdu où l'on aurait pu faire quelque chose avec un peu d'audace ! Sans doute, la critique est facile à ceux qui jugent des choses militaires, au bout de cent vingt-cinq ans, d'après les cartes, dans le silence des

1. Au cours de cette traversée, le 18 septembre 1780, le chef d'escadre de Sade mourut d'une hydropisie, à bord du *Triomphant*.

2. A. M., B¹ 181.

archives, et qui n'ont pas à porter le poids des responsabilités. Mais c'est précisément ce que l'on doit reprocher à quelques-uns de ces officiers généraux : la peur des responsabilités. Manœuvriers, braves, soldats accomplis, ils avaient beaucoup de qualités ; étaient-ils vraiment marins ? Le vrai homme de guerre est celui qui va de l'avant, qui, loin de son ministre et ne pouvant le consulter, prend sur lui de décider, d'agir, et n'a point peur de justifier ses actes, si besoin est, car il sait qu'il n'y a pas d'autre vertu que l'action. *Res, non verba* : la devise énergique de Hoche sera toujours le mot d'ordre par excellence de tout commandant en chef.

Dans la succession militaire de Guichen, Monteil avait trouvé la lourde tâche de rester en relations avec l'escadre de Solano, toujours en vue de ces opérations combinées qui pouvaient se faire et qui ne se faisaient pas. Les vaisseaux français restent inertes ; les officiers s'ennuient, se lassent à ne rien faire dans les ports de Saint-Domingue, de Porto-Rico et de Cuba. Le comte de Framond, qui commandait le *Caton*, mouillé dans la baie de l'Aygade, à Porto-Rico, écrivait au ministre (31 octobre 1780) : « Je suis exténué de fatigue et aussi maigre que ma bourse. »

Monteil était à la Havane, à bord du *Palmier*. Il passait ses journées à écrire lettres sur lettres à Solano et à la junte, qui lui récrivaient réponses sur réponses ¹. Il veut partir de Cuba, puisqu'on n'y fait rien, et rentrer au Cap Français, où sa présence peut être nécessaire. Mais les Espagnols parlent de leur projet sur Pensacola, qui était cher au gouverneur de la Louisiane, Bernard de Gálvez, et ils traînent de délais en délais le chef d'escadre français. Enfin, on partit pour la Floride occidentale (octobre 1780).

1. A. M., B¹ 184.

Monteil prit part à l'expédition avec le *Palmier*, le *Destin*, le *Triton*, l'*Intrépide* ¹, et les frégates *Licorne* et *Andromaque* ². Un corps français de débarquement, de sept cents hommes, commandé par le chevalier Du Botderu, capitaine de vaisseau, rendit des services efficaces ³. Pensacola se rendit à Gálvez, qui avait le commandement général de l'expédition, le 9 mai 1781, après onze jours de tranchée ouverte et soixante et un jours depuis le débarquement des alliés dans l'île Sainte-Rose. Les alliés avaient fini par réussir; mais on pouvait se demander où était la valeur stratégique de l'acquisition de Pensacola, dans cette région perdue de la Floride.

Monteil était de retour à la Havane le 28 mai. L'affaire de Pensacola semblait lui rendre la liberté. « Ce service rempli, écrivait-il à Solano, le mien m'appelle; le cri de tous nos colons s'exhale sans doute déjà en vifs reproches et peut-être la voix de ma cour se réunit aux clameurs de notre commerce. » Les Anglais croisaient, en effet, dans les eaux françaises; le 5 juin (1781), entre les Caïques et Saint-Domingue, la frégate anglaise l'*Ulysse* avait attaqué, sans succès d'ailleurs, la *Surveillante*, que commandait le chevalier de Villeneuve Cillart. Mais il semblait que Solano ne voulait plus se séparer de Monteil. Enfin celui-ci avait pris la mer avec onze navires de commerce et il arrivait au Cap le 10 juillet, après une traversée de vingt jours ⁴.

1. Les commandants de ces trois derniers vaisseaux étaient Du Maitz de Goimpy, Brun de Boades, Du Plessis Parseau.

2. L'*Andromaque*, commandée par le chevalier de Ravenel Du Boisteilleul, avait eu, en octobre 1780, un combat près du Cap Français avec la frégate anglaise l'*Unicorn*; elle s'en était emparée en cinquante-cinq minutes.

3 Un lieutenant de vaisseau du *Palmier*, Larcher de La Touzille, se signala dans ces opérations.

4. Monteil passa alors (17 juillet 1781) au commandement du *Lan-*

A cette date, — juillet 1781, — il y avait onze mois et quelques jours que Guichen et La Motte-Picquet avaient appareillé du même endroit pour aller à Cadix. C'était donc, pour les résultats généraux de la guerre aux Antilles, une perte sèche de onze mois entiers.

guedoc, dans l'escadre de Grasse qui venait d'arriver à Saint-Domingue.



CHAPITRE XVIII

L'ESCADRE DE TERNAY AUX ÉTATS-UNIS

1780-1781

Départ de Brest de l'escadre de Ternay et de l'armée de Rochambeau, 2 mai 1780. — Épisodes de la traversée. — Arrivée à Newport, 11 juillet. — Immobilité des Français. — Conférence de Hartford. — Mort de Ternay, 15 décembre 1780. — Des Touches commandant provisoire de l'escadre. — Croisière de Le Gardeur de Tilly, février-mars 1781. — Combat des escadres de Des Touches et d'Arbuthnot, 16 mars 1781. — Arrivée de Barras de Saint-Laurent, mai 1781.

Lorsque Guichen avait appareillé de Saint-Domingue à destination de Cadix, au mois d'août 1780, ce départ, assez inattendu au lendemain des trois combats qu'il avait livrés, ne laissa pas que de surprendre et d'inquiéter Rodney. L'amiral anglais s'imagina que l'objectif de son adversaire était la Jamaïque ou l'Amérique du Nord. Pour parer à ces divers dangers, il laissa cinq vaisseaux à Sainte-Lucie, en expédia dix à la Jamaïque et avec les dix autres il fit voile vers New-York. C'était une grave faute, qui aurait dû lui coûter cher. Si Guichen avait été avec toutes ses forces à Kingston ou à New-York, quelle résistance auraient pu offrir sur ces deux points les fractions de l'escadre anglaise ? N'attaquer qu'un point ou ne défendre qu'un point, mais l'attaquer ou le défendre de manière à avoir la supériorité : les succès de Napoléon tiennent en grande partie à l'application de ce principe

fondamental. On peut le rappeler ici ; la stratégie des escadres et la stratégie des armées ne reposent-elles pas sur les mêmes principes, qui ne sont au fond que des règles de bon sens ? La faute de Rodney ne fut pas punie, car il n'y avait pas d'escadre française, ni devant la Jamaïque, ni devant l'Hudson.

Dans les eaux de New-York cependant, il aurait pu s'en trouver une. Quelques semaines auparavant, le 11 juillet (1780), l'escadre de Ternay avait jeté l'ancre dans la rade de Newport, à Rhode Island.

Loin de ralentir le zèle du gouvernement français pour la cause des insurgents, l'échec de d'Estaing à Savannah n'avait fait que l'exciter davantage. On décida d'envoyer en Amérique une nouvelle escadre, accompagnée cette fois d'un corps de débarquement. Le commandant des troupes était le lieutenant général comte de Rochambeau ; le commandant de l'escadre était le chef d'escadre chevalier de Ternay d'Arsac. Vingt ans environ plus tôt, celui-ci avait fait preuve d'une énergie et d'une audace remarquables, quand il était arrivé à faire sortir de la Vilaine les vaisseaux qui s'y étaient retirés après la bataille des Cardinaux et que le blocus des Anglais y tenait enfermés. La campagne de 1780, qui fut sa dernière, n'offre pas ces qualités ; elle a quelque chose de monotone et de terne.

Il avait été d'abord question d'envoyer en Amérique une armée de dix à douze mille hommes ; le manque de moyens de transport fit diminuer ces chiffres de moitié : l'armée de Rochambeau ne fut que de six mille hommes. Les ressources matérielles du port de Brest n'étaient pas, en effet, inépuisables ; ces armements répétés vidaient les arsenaux les mieux remplis. L'escadre de Guichen, qui était partie pour les Antilles en janvier 1780, avait emporté les dernières réserves. Quand ce fut le tour d'armer

l'escadre et la flotte de Ternay, il fallut travailler pendant de longues semaines. Le chef d'escadre, dans ses lettres presque quotidiennes, de mars et avril 1780 ¹, ne cesse de se plaindre des lenteurs et des difficultés matérielles qu'il rencontre; il se plaint surtout des embarras de tout genre dont l'embarquement est demandé par les services de l'armée de terre. « Quel attirail immense ! A-t-on bien calculé les difficultés d'un pareil transport ? Est-il absolument nécessaire pour l'expédition projetée?... La guerre dans le nouveau monde ne se fait pas avec cet attirail immense que je traîne après moi. »

On finit cependant par embarquer les hommes et les munitions ². Le 2 mai au matin, sept vaisseaux de ligne, trois frégates, deux cotres, trente-six transports, quarante-huit voiles en tout, franchissaient le goulet de Brest ³. Ternay et Rochambeau étaient à bord du *Duc de Bourgogne*, de quatre-vingts canons; Des Touches, qui devait être le successeur temporaire de Ternay, commandait le *Neptune*; La Clocheterie, le héros de la *Belle Poule*, commandait le *Jason*; La Pérouse commandait l'*Amazone*.

Préoccupé avant tout de conduire à bon port les soldats de Rochambeau et ne songeant nullement à s'ouvrir un passage de vive force, Ternay essaya de dissimuler sa marche ⁴. Il fit filer tous ses bâtiments par le passage du

1. A. M., B¹ 183.

2. Il avait réclamé à deux reprises des cartes et des instructions nautiques pour des parages qu'il ne connaissait pas; il reçut, le 12 avril, un mémoire de Fleurieu sur les côtes et mouillages de l'Amérique septentrionale, qu'il déclare « parfaitement détaillé ».

3. Voir l'Appendice X.

4. Le *Journal de mon voyage en Amérique*, du vicomte de Charlus, colonel en second du régiment de Saintonge, embarqué à bord du *Jason*, fournit d'intéressants détails sur cette traversée. A. M., B¹ 183.

Raz, malgré les dangers qu'il présente en tout temps à la navigation, et il cingla sur les côtes d'Espagne; en cas de danger, les transports devaient s'abriter au Ferrol ou à Vigo. Le 5 mai, la *Bellone* fut réexpédiée à Brest, pour porter la nouvelle qu'on n'avait pas rencontré d'ennemis à soixante lieues au large. La traversée se faisait avec beaucoup de lenteur. Chaque jour, il fallait mettre en panne deux ou trois heures pour attendre les transports. Chemin faisant, on apprit que l'escadre de Solano avait quitté l'Espagne le 28 avril à destination des Antilles. On pouvait croire que les alliés allaient faire une grande concentration de forces dans les eaux américaines.

Le 20 juin, à la hauteur des Bermudes, les frégates signalèrent cinq vaisseaux de guerre et une frégate, qui arrivaient à toutes voiles; c'était la division de Cornwallis, qui retournait à la Jamaïque, après avoir escorté un convoi. Ternay rallia aussitôt ses transports derrière les frégates et fit mettre les vaisseaux en ligne de bataille ¹. Un vaisseau anglais, le *Ruby*, qui s'était jeté en avant, fut fortement canonné par le *Neptune*, le *Jason*, qui tira à lui seul quatre cent vingt-sept coups de canon, et le *Duc de Bourgogne*; il semblait qu'il dût être pris. Mais Ternay, ayant remarqué que la *Provence* était en retard, fit suspendre la chasse: le *Ruby* put s'échapper. Le soir, à bord du *Jason*, plusieurs enseignes de vaisseau vinrent trouver leurs camarades. « Ils nous dirent beaucoup de mal, rapporte le colonel en second du régiment de Saintonge, de la manière dont s'était passé le combat. On blâmait M. de Ter-

1. Charlus rapporte cette exhortation du père capucin, aumônier à bord du *Jason*, s'adressant aux officiers et équipages :

« Vous avez un excellent capitaine; il a donné des preuves de courage et de talent. Faites un acte de contrition. Dieu vous pardonne vos péchés. Point de quartier à vos ennemis. » C'est sans doute l'exhortation la plus militaire que l'on puisse faire avant un combat. »

nay, et je trouve que l'on n'avait pas de tort, parce qu'il aurait été maître de la mer toute la campagne, s'il avait battu les Anglais. » Rochambeau se borne à dire dans ses *Mémoires* : « Le chevalier de Ternay continua sa route avec son convoi, dont il préféra la conservation à la gloire personnelle de prendre un vaisseau ennemi. »

Une quinzaine de jours plus tard, le 4 juillet, dans les eaux du cap Henry, près de la Chesapeake, on aperçut dix-huit voiles. Sans les faire reconnaître avec assez de soin, Ternay les prit pour des vaisseaux de guerre; comme on le sut peu après, c'était un convoi marchand, protégé à peine par quelques frégates, qui allait de Charleston à New-York et qui eût été incapable de résistance.

Le lieu de l'atterrage n'avait pas été fixé avant le départ; on avait parlé de la Chesapeake ou de Rhode Island. Dans un conseil de guerre, tenu le 7 juillet à bord du *Duc de Bourgogne*, on se décida pour cette dernière position; les Anglais l'avaient imprudemment évacuée quelques mois auparavant, lors de l'affaire de Savannah, pour concentrer toutes leurs troupes à New-York. Le 11 juillet 1780, les Français arrivaient de nouveau devant cette baie de Rhode Island qui, deux ans plus tôt, avait failli être fatale à d'Estaing. Ternay, qui n'avait pas comme son prédécesseur à forcer les passes de la baie, jeta l'ancre à Newport. On procéda aussitôt au débarquement; il fut terminé en quatre jours sans accidents. Ternay s'était acquitté de la première partie de sa mission; il avait conduit sans dommage à leur destination son escadre et l'armée de Rochambeau.

A présent, c'était le moment d'agir; tout ce que firent les Français, ce fut de transformer Newport et Rhode Island en un solide camp retranché. Ces précautions pouvaient être sages. Rodney, qui avait quitté les Antilles depuis le mois d'août, croisa, pendant deux mois, de la mi-

septembre à la mi-novembre, dans les eaux des États-Unis ; il eut pendant quelque temps une supériorité de forces très marquée, quand il eut réuni ses vaisseaux à ceux de Graves et d'Arbuthnot, et son grand tort fut de n'en pas profiter. Mais il était bien certain que les Français n'étaient pas allés en Amérique pour s'enfermer dans une citadelle avec leurs vaisseaux et leurs troupes, cette citadelle fût-elle un chef-d'œuvre du génie maritime, comme celle qu'on éleva à la pointe Brenton, à l'entrée de Rhode Island. Anglais et Français obéissaient alors, comme s'ils s'étaient entendus, à la même tactique, rester sur la défensive et attendre. Ils ne compromirent pas leurs vaisseaux, mais ils n'obtinrent aucun avantage, ni les uns ni les autres. Deux lutteurs qui veulent se battre se saisissent à bras-le-corps jusqu'à ce que l'un des deux soit terrassé ; ils ne restent pas face à face, à se regarder les bras croisés. Quelques bâtiments de l'escadre de Graves se montrèrent à plusieurs reprises, dans la seconde quinzaine de juillet, à quelques encablures de Rhode Island ; rien ne put faire sortir Ternay de son immobilité. « Je n'ai jamais vu, dit un officier de l'armée de terre ¹, un amiral plus triste ni moins entreprenant. »

De très nombreuses dépêches de Ternay et de Rochambeau sont datées de ce camp de Newport, pendant le second semestre de l'année 1780 ; elles sont adressées aux ministres de la Marine et de la Guerre, à Washington, à La Fayette^a, à divers personnages des États-Unis ². Il en

1. *Journal de mon voyage en Amérique*. Charlus ajoute un singulier détail. Un jour, un parlementaire anglais se présenta, de la part d'Arbuthnot, pour un échange de prisonniers. « Il entra sans trouver le moindre obstacle, et l'officier même arriva à bord du *Duc de Bourgogne*, sans rencontrer un seul vaisseau de pêche qui l'arrêtât. L'on peut juger, d'après cela, le peu d'exactitude de la manière dont la marine se garde. »

2. Ternay écrivit à Guichen pour lui demander le concours de

est beaucoup d'intéressantes, surtout par la lumière qu'elles jettent sur les hommes et les choses de la révolution américaine. Les notes militaires que Rochambeau faisait passer à Washington seraient curieuses à étudier : les Français, disait-il, n'étaient point venus pour faire « un second tome de Savannah ». Au point de vue de l'histoire de la marine, un document prime tous les autres : c'est le précis de la conférence que Rochambeau, Ternay et Washington eurent ensemble, le 22 septembre 1780, à Hartford, capitale du Connecticut, pour arrêter les bases essentielles des opérations projetées.

Voici la première des « Idées » mises sous les yeux de Washington par les deux généraux français : « Il ne peut y avoir aucune entreprise décisive contre les établissements maritimes des Anglais dans ce pays-ci sans une supériorité navale et constante. » Voici la réponse du général américain : « Une supériorité navale et constante est essentielle pour agir en Amérique d'une manière décisive ¹. » On ne pouvait dire plus vrai ; il n'y avait plus qu'à conformer les actes aux paroles.

On décida, dans cette conférence de Hartford, que toutes les forces des alliés devaient être dirigées sur New-York, qui était depuis cinq ans le centre et le foyer des forces britanniques ; pour cela, on résolut d'attendre des renforts. Le 28 octobre (1780), l'*Amazonne*, de La Pérouse, prit la mer, en échappant, non sans de graves avaries, à la chasse de croiseurs anglais ; elle conduisait à Brest le vicomte de Rochambeau, chargé par son père et par Ternay de faire connaître à Versailles la situation des forces françaises de Newport. A la campagne suivante, on devait

quatre de ses vaisseaux ; ces dépêches arrivèrent au Cap après le départ de Guichen. Monteil, qui ne connaissait pas le chiffre, ne put les lire ; la demande de Ternay resta par suite sans effet.

1. A. M., B⁴ 185, fol. 28-29.

détacher des îles d'Amérique des forces navales qui se joindraient à celles de Rhode Island ; on aurait ainsi la supériorité sur mer, condition première et indispensable de la victoire sur terre.

L'idée était juste en soi ; mais la conception la meilleure eût été celle qui aurait abouti à une offensive immédiate. Qui pouvait prévoir, en effet, ce qui arriverait pendant les longues semaines d'immobilité auxquelles les Français se condamnaient d'eux-mêmes, au mouillage de Rhode Island ? L'action, disait Démosthène, c'est tout l'orateur ; Ternay semblait ignorer que l'action, c'est tout le soldat. Il n'eut point d'ailleurs à exécuter son propre plan ; le 15 décembre 1780, il mourait d'une fièvre putride, après huit jours de maladie, à bord du *Duc de Bourgogne*, en rade de Newport.

Le capitaine de vaisseau Sochet Des Touches, qui commandait le *Neptune*, prit le commandement provisoire de l'escadre ¹. Officier énergique, plus entreprenant que son ancien chef, il ne demandait qu'à agir ; mais il se trouva aux prises avec des difficultés matérielles de jour en jour croissantes. Des situations comme celle où Ternay s'était enfermé, depuis cinq mois qu'il avait abordé à Rhode Island, deviennent plus difficiles à mesure qu'elles se prolongent. Le premier devoir d'un chef est de ne pas se mettre dans une mauvaise posture ; le second, s'il a commis cette faute, est de tout faire pour en sortir au plus tôt, à n'importe quel prix.

Des Touches écrivait, dans sa première dépêche (Newport, 24 décembre 1780) ² : « M. le chevalier de Ternay a eu l'honneur de vous rendre compte dans le plus grand

1. P. LEVOT, *Notice biographique sur le chevalier Des Touches, chef d'escadre.* (*Revue bretonne et étrangère*, 1846, p. 147-167.)

2. A. M., B⁴ 183.

détail des obstacles que nous avons pour faire subsister l'escadre. C'est à un point à donner les plus grandes inquiétudes. Les fournitures d'armement sont consommées en entier, et on ne trouve point dans ces pays-ci à les remplacer. Nos équipages sont presque nus, mais cependant bien portants, parce que les froids n'ont pas été bien vifs jusqu'à présent. » Pour le salut de l'escadre, pour le salut des États-Unis, il fallait agir.

Au mois de septembre précédent, un événement, dont les conséquences auraient pu être désastreuses, avait causé dans la république américaine une profonde émotion. Un officier de l'armée de Washington, — son nom est resté odieux aux Américains, c'est le nom d'un traître, — Benedict Arnold, avait été placé par son chef à West-Point, pour garder cette position qu'on appelait le « Gibraltar de l'Hudson ». Situé sur la rive droite de ce fleuve, occupant une langue de terre qui en domine le cours, West-Point, à cinquante-deux milles de la mer, était le pivot de toutes les positions des insurgents autour de New-York. Clinton, qui était dans cette ville, avait toujours la mer libre ; mais sur ses derrières, West-Point était une menace perpétuelle, qui l'empêchait de bouger de New-York même. C'est ce poste d'honneur et de confiance que le major général Arnold devait lui livrer. Un hasard seul empêcha le crime de s'accomplir ; Arnold, craignant d'être découvert, quitta brusquement West-Point pour s'enfuir chez les Anglais (25 septembre 1780).

C'est au retour de sa conférence à Hartford avec Rochambeau et Ternay que Washington apprit cette douloureuse nouvelle. West-Point était sauvé ; mais Arnold, animé de cette haine qui a toujours caractérisé les renégats, devenait un danger de plus pour cette liberté américaine qui avait tant de peine à vivre. Le traître était allé s'établir, avec une armée anglaise de quinze cents

hommes, à Portsmouth, à l'entrée du James River. Il pouvait de cet endroit faire des pointes de tous côtés dans la Virginie ; en janvier 1781, il ravagea les bords du James River et brûla même Richmond. S'il avait été appuyé par une escadre, il eût été comme insaisissable ; la rade de Hampton et le port de Norfolk, à côté de Portsmouth, constituent l'un des meilleurs mouillages des États-Unis ¹. Mais il n'avait, en dehors de ses troupes de terre, qu'une flottille de peu d'importance. Il était donc possible de le surprendre, si l'on parvenait à lui couper la retraite par terre et par mer. A cet effet, La Fayette fut envoyé en Virginie, et Washington demanda à Rochambeau de faire mouiller dans la Chesapeake l'escadre française, qui restait inutile à Rhode Island.

Des Touches, qui commandait en chef à Newport, s'empressa de déférer à ce désir, au moins en partie. Il forma une escadre légère, — avec un vaisseau de ligne l'*Éveillé*, les frégates la *Gentille* et la *Surveillante*, le cotre la *Guêpe*, — qui fut placée sous les ordres du capitaine de vaisseau Le Gardeur de Tilly. La croisière de ce commandant fut assez fructueuse (février-mars 1781). Partie de Rhode Island dans le plus grand secret, parvenue à la Chesapeake sans avoir été rencontrée par l'escadre de New-York, la petite escadre française s'empara du *Romulus*, de quarante-quatre canons, de huit bâtiments de transport, dont quatre furent brûlés et les autres envoyés à Yorktown ; mais arrivée devant Hampton, sur l'Elizabeth River, elle trouva le reste de la flottille d'Arnold fortement retranché avec l'appui des batteries de terre, et elle ne crut pas devoir forcer la passe. Elle rentra alors à Newport avec le *Romulus*.

1. Ce fut le théâtre, en 1862, d'un événement qui fait époque dans l'histoire de la marine de guerre, la croisière du *Merrimac* et son duel avec le *Monitor*.

Ce n'était qu'un demi-succès, et la situation d'Arnold en était devenue plus forte. Washington décida de faire faire un effort plus vigoureux. Quinze cents hommes avec La Fayette étaient établis en Virginie; il demanda à Rochambeau de lui envoyer un renfort de mille hommes. Les communications ne pouvant se faire que par mer, il fut résolu que Des Touches mettrait à la voile avec ses sept vaisseaux, la prise le *Romulus*, les frégates la *Surveillante* et l'*Hermione* ¹.

Parti le 8 mars de Newport, où les Français étaient à l'ancre depuis la mi-juillet, — il faut le redire encore, pour bien comprendre le péché stratégique de cette immobilité de près de huit mois, — Des Touches ne marcha pas aussi vite qu'il l'aurait voulu. Il eut les vents contraires; c'est le sort des marins, ce fut trop souvent le sort des marins français dans la guerre d'Amérique. Ses retards provinrent surtout du défaut d'homogénéité de son escadre; encore une observation que l'on a trop d'occasions de faire dans la marche des escadres françaises. Trois de ses vaisseaux, le *Duc de Bourgogne*, le *Neptune*, l'*Éreille*, étaient doublés en cuivre; la supériorité de leur marche fut annulée par la lenteur de ceux qui ne l'étaient pas. Le résultat très grave, ce fut qu'au lieu de surprendre Arnold à Portsmouth avec des forces qui auraient été bien supérieures aux siennes, Des Touches trouva l'entrée de la Chesapeake occupée, à la hau-

1. L'*Hermione*, commandée par le lieutenant de vaisseau La Touche, avait été armée à Rochefort, en janvier 1780. Elle était arrivée à Boston, à la fin d'avril, après trente-huit jours de mer; La Fayette était parmi ses passagers.

Le 7 juin 1780, dans les eaux de Long Island, un violent combat contre l'*Iris* lui avait coûté dix morts et trente-sept blessés. La Touche avait pu cependant tenir en respect son adversaire. A. M., B^o 153. Cf. TROUDE, *Batailles navales de la France*, t. II, p. 78-80.

teur du cap Charles et du cap Henry, par une escadre anglaise.

Depuis que Rodney était reparti pour les Antilles, dans le courant de novembre (1780), après sa stérile apparition de deux mois sur les côtes des États-Unis, les forces navales anglaises avaient été commandées par le vice-amiral Arbuthnot ; il avait passé l'hiver à la baie Gardiner, à la pointe orientale de Long Island, de manière à protéger New-York et à surveiller en même temps Newport. Il fut informé tout de suite de la sortie de Des Touches. Les Anglais avaient, en effet, parfaitement organisé le service de surveillance. S'ils ne devançaient pas partout les Français, ils les épiaient sans cesse, les enveloppaient d'un réseau de bâtiments légers, et les tenaient à l'œil. Les Français avaient le tort de trop compter sur la force intrinsèque de leurs grosses machines de guerre, escadres de dix, vingt, trente voiles, voire plus ; ils n'étaient pas assez convaincus que les forteresses les plus solides ne sont pas toujours les plus fortes, mais bien celles dont les approches sont les mieux surveillées. L'excellence du service des avant-gardes est une des plus importantes conditions de la victoire ; les Français le négligèrent trop dans cette guerre. Trop rarement ils donnèrent aux petites unités volantes, frégates, corvettes, cotres, la part d'importance qui leur revient dans les données de tout problème de stratégie navale.

Trente-six heures seulement après le départ de Des Touches, dès le 10 mars, Arbuthnot s'était mis à la poursuite de l'escadre française. Parti après elle, il parvint à la dépasser. Il arriva le premier à la hauteur des caps de la Chesapeake.

Le 16 mars au matin, huit jours après son départ de Rhode Island, l'escadre française était à quinze lieues au large du cap Henry, courant vers la terre, quand elle eut

connaissance de l'escadre anglaise. Aussitôt Des Touches la fit mettre en ordre de bataille, sans craindre d'entrer en contact avec les Anglais, qui, ayant huit vaisseaux de ligne et trois frégates, étaient sensiblement plus forts.

L'action débuta par les manœuvres classiques, dues à la préoccupation naturelle, mais trop souvent exclusive, d'avoir l'avantage du vent. Dans ces évolutions, en partie contrariées par la brume et les grains de pluie, la vergue du grand hunier de l'*Ardent* se rompit ; le même accident arriva à l'*Éveillé*. Alors Des Touches, renonçant à conserver le vent sur l'ennemi, dont la marche était très supérieure, prit le parti de combattre sous le vent des Anglais. La position n'était pas sans avantages, car la violence de la mer obligeait les vaisseaux d'Arbuthnot à tenir fermée leur batterie basse, tandis que les Français, qui étaient sous le vent, pouvaient se servir de cette même batterie.

Dans cette position, les trois premiers vaisseaux de la ligne anglaise, canonnés de près par trois vaisseaux de l'avant-garde française, eurent beaucoup à souffrir. Moins préoccupé de se défendre que de garder l'entrée de la baie, Arbuthnot évoluait surtout pour rester à proximité des caps. Des Touches se convainquit qu'il ne parviendrait pas à l'en déloger ; deux de ses vaisseaux, le *Conquérant*, de La Grandière, l'*Ardent*, de Bernard de Marigny, avaient de fortes avaries. Il se décida à renoncer au projet de la Chesapeake et à mettre son escadre en sûreté. Il fit à l'ennemi de bruyants adieux. Faisant défiler son escadre devant les bâtiments anglais, qui dans l'ensemble avaient plus souffert que les siens, il les couvrit d'une pluie de projectiles ; puis, virant de bord, bien en ordre, vent arrière, il fit signal de gagner le large.

Le mouvement fut très bien exécuté ; mais la victoire n'en était pas moins à celui des deux adversaires qui était

resté maître du bras de mer entre les caps. Arbuthnot, qui semblait avoir refusé la bataille, et que la populace de New-York hua, dit-on, à son retour, n'avait jamais eu, dans cette journée du 16 mars, l'attitude d'un vainqueur; en fait, il avait vaincu, car il avait conservé le point stratégique par excellence, celui qui, dans toute action, décide seul du succès.

Ce n'est pas à dire que cette affaire de la Chesapeake ne fasse pas honneur à Des Touches; loin de là. Il fit vaillamment son devoir, en brave officier, et tous les siens l'imitèrent; il ne s'était point dérobé, alors que son escadre était moins nombreuse et moins bonne marcheuse. Mais on aurait voulu le voir fondre comme un sanglier furieux sur les vaisseaux anglais qui semblaient le narguer par leur immobilité à l'entrée de la baie, en éventrer quelques-uns par quelques terribles coups de boutoir, et se glisser, même au prix de graves blessures, au milieu, jusqu'à l'intérieur de la Chesapeake.

Le comte de Barras, arrivé de France peu après pour prendre le commandement de l'escadre de Rhode Island, signala au ministre avec les plus vifs éloges la conduite de son prédécesseur provisoire à cette journée du 16 mars; il s'étonnait qu'on n'eût pas donné en France au combat de la Chesapeake l'attention qu'il méritait, alors qu'un vote du Congrès des États-Unis avait adressé des remerciements officiels au commandant du *Duc de Bourgogne*. Quelques passages de la lettre de Barras sont à citer¹; ils permettent de constater les idées stratégiques qui étaient en honneur au moment même où Suffren commençait sa campagne des Indes.

« D'après cette supériorité bien constante, — la supériorité en forces d'Arbuthnot sur Des Touches, — c'est

1. 30 septembre 1781. A. M., B¹ 191.

à l'amiral Arbuthnot et non à M. Des Touches à chercher à rendre le combat décisif. » Pour contredire cette affirmation, il n'y a qu'à se demander lequel des deux avait le plus d'intérêt à une victoire marquée, celui qui avait occupé la position maîtresse ou celui qui voulait s'en emparer. Arbuthnot compensa sa quasi-défaite par l'avantage de sa position ; Des Touches, avec sa quasi-victoire, dut renoncer à forcer les passes de la baie. Il ne le tenta même pas, quand tout son plan de bataille devait consister dans l'attaque de ces passes.

Barras dit encore : « Il est de principe à la guerre qu'on doit risquer beaucoup pour défendre ses propres possessions et très peu pour attaquer celle des ennemis. » On ne saurait trouver une expression plus parfaite d'une idée fautive, fautive au moins dans la seconde partie de cette phrase. Le principe de risquer très peu pour attaquer l'ennemi, c'est ce principe erroné de la perpétuelle défensive, qui a paralysé trop longtemps les chefs d'escadre français. « Lorsque l'amiral Graves, par exemple, s'est présenté, il y a trois semaines, pour secourir la ville d'Yorck, bloquée par le comte de Grasse, — il s'agit de Yorktown et la grande affaire de la Chesapeake, — il aurait pu, quoique inférieur de quelques vaisseaux, faire de plus grands efforts pour sauver cette possession anglaise. » Cela est juste. Voici qui ne l'est pas : « Mais M. Des Touches, dont l'objet était purement offensif, a pu et a dû, lorsque les ennemis lui ont opposé des forces supérieures aux siennes, renoncer à un projet, qui ne pouvait plus avoir de succès qu'autant qu'il viendrait à bout, contre toute probabilité, non seulement de battre, mais encore de détruire entièrement cette escadre supérieure. » Cette manière de raisonner conduit à cette conclusion absurde, qu'un amiral qui a pour objectif l'offensive, a pour devoir de ne point attaquer. « Dans cette

position, conclut Barras, il ne lui restait à faire que de se retirer avec honneur, après avoir châtié l'arrogance des ennemis et avoir établi la réputation des armes françaises aux yeux du peuple de l'Amérique, si longtemps abusé par les relations mensongères des Anglais. M. Des Touches a certainement rempli cette tâche, et de la manière la plus brillante. » On ne se lassera pas de répéter que la manière la plus brillante de « châtier l'arrogance des ennemis », ce n'était pas dans le cas présent de promener bravement le pavillon de la France au large du cap Henry, c'était de jeter l'ancre à l'intérieur de la rade de Portsmouth.

Des Touches et son escadre étaient de retour à Newport le 18 mars, deux jours après cette glorieuse, mais stérile bataille. Lauzun a raconté de quelle manière les Français de l'armée de terre qui étaient restés à Rhode Island apprirent le retour des vaisseaux. « On signala, par un temps de brumes, une escadre qui entra à toutes voiles dans la passe ; on battit la générale, toute l'armée prit les armes ; nous crûmes notre perte certaine. Nous ne croyions pas que ce fût notre escadre, et nous nous trompions : c'était elle. » Des gens qui se gardaient aussi mal et qui n'avaient pas pris la précaution de faire croiser une frégate pour surveiller les approches de leur camp, auraient presque mérité de voir arriver l'ennemi et de recevoir une leçon.

Des Touches proposa à Rochambeau de recommencer l'expédition tout de suite. Il craignait — et cette crainte fait honneur à sa perspicacité stratégique — que Rodney n'envoyât des renforts rejoindre Arbuthnot qui, de la position de la Chesapeake, semblait à présent commander toute la côte des États-Unis ; par suite, les Français seraient eux-mêmes condamnés « à une résidence bien scrupuleuse dans la rade de Newport ». Avec quelle amertume il

regrettait d'avoir perdu les heures les plus précieuses, — à partir du 14 mars, quand il avait eu connaissance du cap Charles, — à attendre ses quatre vaisseaux non doublés en cuivre, qui étaient restés à plusieurs lieues en arrière ! « Il est bien fâcheux, écrivait-il au ministre ¹, que je n'aie pas eu ici trois ou quatre vaisseaux de plus : j'aurais été le maître sur ces côtes. De ce moment, les prétentions des Anglais sur ce pays seraient ruinées. »

C'était précisément pour attendre ce renfort que Rochambeau était d'avis de ne pas recommencer tout de suite ; mais Des Touches n'avait pas grand espoir dans l'arrivée prochaine de secours. Il n'arriva, en effet, qu'une frégate, la *Concorde* ². Partie de Brest le 26 mars 1781, elle amenait le nouveau commandant de l'escadre française des États-Unis, le chef d'escadre comte Barras de Saint-Laurent.

1. Lettre du 24 avril 1781. A. M., B⁴ 191.

2. La *Concorde*, commandée par le chevalier de Tanouarn, arriva à Boston le 6 mai ; le vicomte de Rochambeau rentrait en Amérique sur cette frégate. Quant à La Pérouse, il était de retour à Boston sur la frégate l'*Astrée* depuis le 25 janvier 1781.



CHAPITRE XIX

LES OPÉRATIONS SUR LES COTES DE FRANCE 1781-1782

La déclaration de la neutralité armée, 1780. — Le combat du Dogger Bank, 5 avril 1781. — La guerre de course. — La Motte-Picquet enlève le convoi de Saint-Eustache, 2 mai 1781. — Guichen passe à Cadix, juillet 1781. — Croisière de l'escadre combinée commandée par Córdoba, juillet-septembre 1781. — Convoi de Guichen enlevé par Kempenfelt, 12 décembre 1781. — Croisière de La Motte-Picquet, février 1782. — Perte du *Pégase* et de l'*Actionnaire*, 21 avril 1782. — La Motte-Picquet et ses équipages. — Guichen passe à Cadix, mars 1782. — Croisière de l'escadre combinée commandée par Córdoba, juin-septembre 1782. — Poursuite de Howe par La Motte-Picquet, 12 juillet 1782. — Perte de l'*Hébé*, 4 septembre 1782.

On aurait pu croire, en 1780, qu'un grand théâtre allait s'ouvrir à la guerre navale dans les mers du nord de l'Europe. L'impératrice Catherine II avait publié, le 9 mars de cette année, la déclaration de la neutralité armée; elle est restée un document de premier ordre dans l'histoire du droit international maritime et ses conséquences devaient être très importantes, au point de vue des guerres navales, environ vingt ans plus tard. Plusieurs puissances du Nord, — le Danemark, la Suède, les Provinces-Unies, la Prusse, — avaient donné tour à tour leur adhésion aux principes posés par le gouvernement russe, à propos du commerce des neutres, de la contrebande de guerre et des

blocus maritimes. Le cabinet de Versailles s'était empressé d'approuver des principes qu'il avait contribué à faire naître et qui étaient autant d'armes de guerre contre le gouvernement anglais. Le 23 mai 1780, Louis XVI adressait à l'amiral de France cette lettre, à laquelle la plus grande publicité fut donnée ¹ :

« Mon cousin, La guerre dans laquelle je me trouve engagé n'ayant d'autre objet que mon attachement au principe de la liberté des mers, je n'ai pu voir qu'avec une vraie satisfaction que la plupart des puissances du Nord ont adopté ce même principe et se montrent résolues à le maintenir. J'avais déjà fait connaître aux commandants de mes escadres, par des règlements rendus à cet effet, quelles étaient mes intentions relativement aux ménagements que les commandants de mes vaisseaux et autres bâtiments doivent avoir pour les navires appartenant aux sujets des puissances neutres qu'ils peuvent rencontrer à la mer. Je viens encore de réitérer les ordres que j'avais donnés à cet égard et de prescrire aux commandants de mes escadres, vaisseaux et autres bâtiments, d'user de la plus grande circonspection envers tous les neutres, particulièrement les bâtiments russes, et de leur donner, suivant les circonstances, tous les secours qui dépendront d'eux, de n'apporter aucun trouble à leur navigation, quoique la destination de leurs chargements soit pour des ports ennemis, et de n'arrêter les bâtiments que dans le cas où il y aurait les plus fortes raisons de croire que ce seraient des navires appartenant à des sujets du roi d'Angleterre, qui masqueraient leur pavillon, et arboreraient celui de quelque puissance neutre, dans l'espoir de se soustraire aux recherches, ou dans

1. A. M., A¹ 127. Imprimé. — Le même texte fut encore publié, à la date du 7 août 1780.

le cas où ces bâtiments porteraient à l'ennemi des marchandises de contrebande, telles que des armes, de quelque espèce que ce soit, ou munitions de guerre. Je vous écris cette lettre pour que ces principes soient exactement suivis par les commissaires du conseil des prises¹ dans les affaires qui intéresseraient les navires neutres, particulièrement les Russes... »

Mais la ligue de la neutralité armée ne fut jamais une machine de guerre ; Catherine II l'appela un jour la ligue de la « nullité armée ». Seule, parmi les puissances adhérentes, la république des Provinces-Unies disposait d'une marine militaire capable de figurer dans la guerre franco-anglaise. L'un de ses amiraux eut un jour la gloire de rappeler les souvenirs de Tromp et de Ruyter, à l'époque déjà lointaine où les Hollandais disputaient la mer du Nord à leurs rivaux de la Grande-Bretagne.

Le 5 août 1781, à la hauteur des côtes occidentales du Jutland, dans les eaux du Dogger Bank, l'amiral hollandais Zoutman convoyait la flotte marchande de la Baltique avec une escadre de six vaisseaux et une frégate, quand il rencontra l'escadre anglaise de l'amiral Parker, forte de neuf vaisseaux et de trois frégates ou petits bâtiments. Le combat eut une extrême violence ; il fut peut-être, par rapport au nombre des vaisseaux engagés, le plus meurtrier de la guerre. L'opiniâtreté hollandaise eut raison du nombre : Parker, très maltraité, dut se dérober au bout de quatre heures.

1. Plusieurs règlements sur la course et le conseil des prises avaient paru au début de la guerre : du 28 mars 1778, ordonnance concernant les prises faites par les vaisseaux français et autres bâtiments de Sa Majesté ; — du 24 juin 1778, déclaration concernant la course sur les ennemis de l'État ; — du 19 juillet 1778, règlement pour l'établissement du conseil des prises et la forme d'y procéder.

Ce fut, dans les eaux de l'Europe, la seule conséquence notable de la ligue de la neutralité armée. Les projets ne manquèrent pas pour combiner les escadres néerlandaises avec les escadres françaises ; mais ce ne furent jamais que des projets sur le papier. Il en résulta que la guerre maritime continua à se dérouler avec les mêmes caractères.

L'année 1781, qui fut décisive pour l'indépendance américaine, — c'est l'année d'Yorktown, — vit deux grandes escadres sortir du port de Brest : en mars, l'escadre de Grasse, à destination des Antilles, dont une division, celle de Suffren, se détacha pour aller aux Indes ; en juin, l'escadre de Guichen, à destination de Cadix. Mais, sur les côtes de France, les opérations maritimes furent surtout des opérations de croisière.

On parlait beaucoup alors de la guerre de course, de la guerre qu'on a appelée la guerre industrielle et qui, en France, dans le pays des Nesmond, des Jean Bart, des Forbin, des Cassard, des Du Guay-Trouin, a toujours conservé de nombreux partisans. « Il faut tomber sur le commerce de nos ennemis, dit un écrit du temps ¹, si nous voulons abattre cette orgueilleuse nation. Nous avons encouragé la course, mais cela ne suffit pas : il faut des vaisseaux de guerre pour soutenir l'armateur. Que font tous les hivers nos vaisseaux dans nos ports ? Les officiers viennent intriguer à la cour et nos vaisseaux ne sortent pas. Douze vaisseaux de guerre, bien armés, croisant, comme faisait Du Guay-Trouin, depuis le 45° jusqu'au 50° degré de latitude feront plus de mal aux ennemis en hiver que toutes nos forces réunies ne peuvent leur en faire dans toute une campagne d'été. » Cette dernière assertion était inexacte, car la guerre de course ne remplacera jamais la

1. Long mémoire anonyme de 1780. A. M., B¹ 93.

guerre d'escadre, pas plus que la guerre faite avec des compagnies de francs-tireurs ne remplacera jamais la guerre faite avec des corps d'armée; mais il était parfaitement juste de dire que la guerre de course ne serait fructueuse qu'autant qu'elle serait faite avec des divisions légères et non avec des bâtiments isolés. Jean Bart et Du Guay-Trouin, les maîtres du genre, n'ont jamais procédé autrement.

Les officiers du port de Brest brûlaient de se signaler par des croisières. Le chevalier de La Cardonnie avait la plus grande confiance dans les qualités nautiques de son vaisseau, l'*Actif*, construit sur les plans de Groignard; doublé en cuivre, — chaque officier demandait pour son bâtiment cette amélioration, fort employée en Angleterre, — ce serait le meilleur voilier de toute l'armée combinée, supérieur même au *Zodiaque*, dont la réputation de bon marcheur était bien acquise. Avec l'*Actif* et deux corvettes, ou même avec deux chasse-marée, La Cardonnie se faisait fort d'infliger à la marine anglaise des pertes sensibles ¹.

La perte de la *Belle Poule* et de la *Nymphe* en l'année 1780, la perte toute récente de la *Minerve*, déterminèrent le ministre à faire sortir une escadre volante, de quatre vaisseaux, d'une frégate et d'un cotre; elle était commandée par le chef d'escadre Barras de Saint-Laurent. Elle prit la mer le 11 janvier (1781). Elle croisa vers Ouessant, Penmarch, Belle-Ile; mais elle était de retour à Brest dès le 19 janvier. Aucun incident intéressant n'avait marqué cette sortie trop rapide.

Quelques mois plus tard, dans les mêmes parages, la guerre de course devait à La Motte-Picquet une de ses plus brillantes actions. Rentré à Brest, le 3 janvier 1781, après ses deux années de campagnes en Amérique, avec les

1. Lettre du 3 janvier 1781. A. M., B⁴ 187.

escadres de d'Estaing et de Guichen, qui étaient revenues de Cadix, La Motte-Picquet était impatient de retourner à la mer. Il écrivit à plusieurs reprises au ministre pour faire une croisière en plein Atlantique, entre les Sorlingues et les Açores, plutôt que de retourner, comme il en était question, dans la rade de Cadix ; son activité, qui avait besoin de se dépenser, redoutait d'être immobilisée dans des opérations stériles, comme celle d'une escadre combinée ou du siège de Gibraltar.

« Je n'ai jamais eu tant d'envie de bien faire, et j'espère en trouver l'occasion. » « Il n'y a aucun lieu de craindre qu'une escadre de six bons vaisseaux et de quelques frégates puisse être interceptée... Il n'est pas possible en outre que je ne m'empare de quelque flotte ; la manière dont elles sont convoyées ne permet pas d'en douter. Si toute l'année nous avions en croisière une escadre de huit vaisseaux, peu de bâtiments ennemis parviendraient à leur destination. Le moyen le plus sûr de vaincre les Anglais est, selon moi, de les attaquer dans leur commerce. Ne croyez pas, monseigneur, que ce soit l'avidité du butin qui me fasse parler de la sorte. Je m'engage volontiers à en laisser ma part aux équipages. Je ne veux travailler que pour la gloire et le bien de l'État, heureux si je puis vous en convaincre et mériter votre confiance. » Il disait encore : « Une escadre doublée en cuivre ferait en ce moment le plus grand tort à l'ennemi et le forcerait peut-être à demander la paix. Je serais bien flatté d'être chargé de cette besogne. J'ai fait souvent le métier de corsaire, et je ne l'ai pas encore oublié 1. »

Le 24 avril, La Motte-Picquet sortait de Brest, à destination officielle du Ferrol ; il commandait une escadre de six vaisseaux, — l'*Invincible*, de cent dix canons, le *Bien-*

1. Lettres des 9, 18, 20 avril 1781 ; de Brest. A. M., B¹ 189.

Aimé et l'*Actif* de soixante-quatorze, commandants Huon de Kermadec et Boades, l'*Alexandre*, le *Hardi*, le *Lion*, de soixante-quatre, commandants Du Fretay, Sillans, Fournoue, — de deux frégates, la *Sibylle* et la *Néréide*, et de deux cotres, le *Chasseur* et la *Levrette*. Fidèle à son idée de donner la chasse aux convois anglais, il se mit à explorer l'Atlantique au large des côtes de France et d'Espagne ; il n'attendit pas longtemps. La fortune allait récompenser son audace et sa vigilance par la plus belle prise que les Français aient faite au cours de la guerre ; elle lui donna d'autant plus de gloire que ce fut le juste châtiment d'un acte de piraterie gigantesque.

La rupture qui s'était produite entre Londres et la Haye à la suite de la neutralité armée exposait aux coups des Anglais les colonies hollandaises, qui n'étaient point gardées et dont quelques-unes étaient très riches. En février 1781, Rodney, qui croisait aux Antilles, s'était jeté à l'improviste sur la petite île hollandaise de Saint-Eustache ; elle était devenue depuis la guerre le plus grand entrepôt de commerce des Antilles et elle passait pour un terrain neutre. Rodney y fit un butin énorme ; quand l'île eut été livrée au pillage et entièrement dévalisée, il s'empressa d'expédier en Angleterre le fruit de son brigandage. C'est ce convoi de Saint-Eustache, escorté par le commodore Hotham, que La Motte-Picquet découvrit peu de temps après sa sortie de Brest. Il lui donna la chasse et lui enleva dix-huit bâtiments (2 mai 1781). Le total de ses prises dépassa quatre millions sept cent mille francs ¹.

Tandis qu'il s'empressait de ramener à Brest ce riche

1. Exactement 4 717 195 livres, 19 sous, 7 deniers, d'après le « Produit, Liquidation et Répartition des prises faites au mois de mai 1781 par l'escadre aux ordres de M. le comte de La Motte-Picquet ». A. M., *Ibid.*

butin, le capitaine de vaisseau Boades, commandant l'*Actif*, s'était mis à la poursuite des bâtiments de guerre qui avaient escorté la flotte de Saint-Eustache. Le 14 mai, de dix heures du soir à minuit, le 15, dans la matinée, il leur livra un combat très violent; sa lutte fut surtout opiniâtre avec le *Nonsuch*, qui parvint cependant à se dérober. L'*Actif* était de retour à Brest le 18 mai ¹.

Pour La Motte-Picquet, cette brillante croisière, qu'il avait comme prédite, lui fut un titre de plus pour solliciter le grade de lieutenant général. Il rappelait au ministre « quarante-sept ans de services distingués, trente campagnes de long cours, douze combats, six blessures, une résidence continuelle au département et les témoignages avantageux de tous les officiers sous les ordres desquels j'ai été employé... Les matelots m'appellent leur bien-aimé. Ce titre me flatte d'autant plus qu'il peut être plus utile à la gloire des armes de Sa Majesté. Vous voyez, monseigneur, que je suis bon à employer en chef, en ce moment où l'enthousiasme des parts de prise dure encore ². » Le 12 janvier 1782, le vaillant officier reçut le grade bien mérité de lieutenant général des armées navales.

Répétées à plusieurs reprises, conduites avec cette sûreté de coup d'œil et ce bonheur, des croisières d'escadres volantes pouvaient infliger au commerce ennemi des pertes assez sensibles pour que la nation anglaise, lésée dans ses intérêts matériels, contraignît le gouvernement à renoncer à une guerre ruineuse. Mais le vrai moyen de terminer la guerre restait toujours le même; c'était, comme en 1779, de tâcher de s'ouvrir la route de Londres, non plus

1. La conduite de Boades lui valut une pension de mille livres.

2. Lettres du 5 octobre et du 7 novembre 1781; de Brest.

avec des forces combinées, mais avec des forces purement françaises, réunies sous un chef entreprenant. Les leçons de l'expérience ne peuvent rien contre l'esprit de système. Sartine avait été remplacé par Castries, un homme de robe par un soldat, mais le même esprit régnait au ministère de la Marine. On reprit l'idée d'une descente en Angleterre ; malgré la cruelle expérience de 1779, on conservait une foi invincible dans les opérations combinées. Aussi les deux campagnes de 1781 et de 1782 offrent deux nouveaux exemples de cette erreur persistante. Comme pour varier le thème de 1779, on imagina de donner deux fois, coup sur coup, la direction de l'armée combinée à l'amiral espagnol Córdoba, que d'Orvilliers avait traîné derrière lui comme un boulet. Et c'était Guichen, le chef énergique, qui venait de tenir en échec ou de vaincre, dans trois combats répétés, l'escadre de Rodney, que l'on allait condamner au rôle de satellite passif et impuissant.

Rentré à Brest, en janvier 1781, avec d'Estaing qu'il avait rejoint à Cadix, au retour de sa campagne des Antilles, Guichen avait envoyé sa démission de commandant de la marine à Brest ; il trouvait trop sédentaire ce commandement, qu'il avait reçu lors de la retraite de d'Orvilliers et qu'il n'avait eu que de rares occasions d'exercer. « Il m'avait été confié sans l'avoir sollicité, n'ayant, depuis cinquante et un ans que je suis dans la marine, jamais rien demandé. Mon ambition n'a eu que le seul objet de servir l'État sur mer... Mon cœur ne cessera jamais de désirer de nouvelles occasions de servir, soit en chef, en second, ou en troisième. Tout me conviendra lorsqu'il faudra concourir au succès des armes du roi. » Aussi avait-il accueilli avec beaucoup de joie le commandement d'une grande escadre, même pour la conduire à Cadix. Quelques mois plus tard, lors de son retour à Brest, il

devait parler, non sans découragement, « d'une campagne fatigante, point glorieuse 1... »

Le 25 juin 1781, à la tête de forces imposantes, vingt-quatre vaisseaux², six frégates et petits bâtiments, qu'on appelait armée d'Europe, Guichen était sorti du port de Brest ; son pavillon de lieutenant général flottait sur la *Bretagne*, de cent dix canons. Après une traversée dénuée d'incidents, il mouillait dans la rade de Cadix le 6 juillet. Le moyen le plus sûr pour les Français de ne pas renouveler le triste épisode des Sisargas était d'aller opérer eux-mêmes leur jonction avec leurs alliés. Les instructions de Córdoba, général de l'armée combinée, n'étaient point encore arrivées ; heureusement, elles ne se firent pas trop attendre. Le 23 juillet, la nouvelle armada franco-espagnole, forte de quarante-neuf vaisseaux de ligne, quittait la baie de Cadix.

Elle croisa d'abord dans le détroit de Gibraltar et dans la Méditerranée, pour escorter pendant quelque temps l'expédition espagnole qui allait tenter la conquête de Minorque. Puis elle repassa le détroit, faisant voile vers l'Atlantique et le golfe de Gascogne. Córdoba parlait de tomber à l'improviste sur les Anglais. Une guerre de surprises demandait une décision qui n'était pas de son âge ni surtout de son caractère ; elle n'était possible qu'avec de petites escadres et non avec cet énorme attirail d'une cinquantaine de voiles, visible de tous les côtés de l'Océan. Les Anglais, renouvelant leur tactique de 1779 qui leur avait bien réussi, allaient encore se terrer dans leurs ports. L'amiral Darby, qui avait audacieusement ravitaillé Gibraltar au début de cette campagne, s'établit au mouillage

1. Lettres du 18 janvier 1781 (Paris), du 8 juin et du 7 septembre (Brest). A. M., B¹ 189.

2. La Motte-Picquet était à bord du *Terrible* ; il avait pour capitaine de pavillon le chevalier de La Voyrie.

de Tor Bay avec trente vaisseaux ; il attendait les événements, prêt à s'opposer à une tentative de débarquement dont l'Angleterre se croyait encore menacée.

Arrivé à la hauteur d'Ouessant, sans avoir rencontré personne, Córdoba estima sa mission terminée ; il n'était pas dans ses projets d'entrer dans la Manche, qu'il ne connaissait pas et qui lui rappelait de tristes souvenirs. Dans un conseil de guerre, il fit adopter l'idée, vraiment singulière, qu'on n'irait pas relancer l'ennemi à Tor Bay. Le chef d'escadre Bausset avait proposé de faire au moins de la guerre de course. Bref, on ne fit rien. Que dirait-on d'un chasseur qui se promènerait en grand appareil au milieu des grandes routes, sans jamais battre les fourrés ni pénétrer dans les taillis ? Il faudrait croire qu'il n'a qu'une médiocre envie de trouver du gibier.

Le 5 septembre, à la hauteur de l'Iroise, Córdoba fit le signal convenu de séparation, chaque escadre devant retourner dans son port d'attache. Guichen insista auprès de son chef pour prolonger la croisière ; il était inquiet au sujet d'un convoi que le chef d'escadre Monteil devait amener des îles d'Amérique. Córdoba maintint son ordre ; l'armée combinée se disloqua. Le même jour, Guichen rentra à Brest, et Córdoba reprenait le chemin de Cadix. Découragé et malade, Guichen remit, le 23 septembre, le commandement de l'escadre au vicomte de Rochechouart. Ce chef d'escadre était venu de Toulon à Cadix, le 2 juillet, avec le *Majestueux* et une frégate ; il avait ensuite pris part jusqu'à Brest à la « triste croisière » de l'armée combinée.

Au mois de décembre, Guichen était rappelé à l'activité. Ses instructions ¹ lui disaient d'escorter à une certaine

1. Le texte en a été publié par GERMINY, *Guichen et les dernières croisières franco-espagnoles*. (*Revue des Questions historiques*, 1^{er} avril 1904, p. 408.)

distance dans l'Atlantique un convoi que le marquis de Vaudreuil devait conduire à la Martinique, en en détachant deux vaisseaux pour l'île de France ; quant à lui, avec douze vaisseaux sous ses ordres, il devait rallier ensuite le port de Cadix, car on s'obstinait à recommencer une troisième fois la même erreur.

Guichen partit de Brest le 10 décembre (1781), à la tête de son escadre et d'un grand convoi qui portait des soldats d'artillerie, des objets d'équipement, des munitions, des vivres. Le surlendemain, à cinquante-trois lieues au sud d'Ouessant, les vaisseaux de guerre, par le fait d'une négligence contraire aux habitudes d'ordre et de vigilance du lieutenant général, marchaient en avant et sous le vent du convoi ; la mer était mauvaise, le temps très brumeux. Tout à coup une escadre ennemie est signalée, qui marche droit sur les bâtiments de transport. Avant que Guichen ait eu le temps de virer de bord, le convoi était coupé en deux, enlevé, dispersé en tous sens. L'auteur de ce très habile coup de main avait su profiter à merveille du brouillard et de la mauvaise manœuvre de Guichen ; c'était le contre-amiral Kempfenfelt, qu'une mort tragique attendait quelques mois plus tard : il périt sur le *Royal George*, qui se perdit corps et biens avec huit cents hommes d'équipage dans une tentative de ravitaillement de Gibraltar (29 août 1782). A cette journée du 12 décembre 1781, fort de son offensive, il paralysa tous les efforts de Guichen ; celui-ci fut réduit à faire aux bâtiments du convoi le signal de sauve-qui-peut. Dispersés un peu partout, ils se réfugièrent sur divers points de la côte, notamment à Royan ; vingt-quatre d'entre eux, qui portaient mille quatre-vingts hommes et de grandes quantités de matériel, avaient été pris. Tout cela avait été fait très vite, au milieu de la brume et du crépuscule qui vient de bonne heure par une nuit orageuse de décembre.

Le lieutenant général, qui avait au moins rallié son escadre, essaya le lendemain matin de prendre sa revanche. Contrarié par le vent, il ne put engager, le 13, que le *Triomphant*, de Vaudreuil, et l'*Actif*, de Mac-Carthy Martaigue, qui soutinrent un très violent duel d'artillerie avec l'*Edgar*, le vaisseau de tête de la ligne anglaise. Le *Triomphant* eut son grand mât de hune et sa grande vergue emportés. Kempenfelt, préoccupé surtout de mettre ses prises en sûreté, se déroba vers le nord et ne put être rejoint. La campagne qui s'était ouverte pour les Anglais par l'affaire du convoi de Saint-Eustache venait de se terminer par une éclatante revanche.

Pour Guichen, ses malheurs n'étaient pas finis. Il continuait à croiser sur l'Atlantique dans l'espoir de rallier quelques bâtiments épars, quand, dans la nuit du 25 au 26 décembre, il fut assailli par un terrible coup de vent. La *Bretagne*, vaisseau amiral, et la *Couronne*, que montait La Motte-Picquet, eurent beaucoup à souffrir. Il fallut rentrer à Brest pour réparer les avaries. L'objet de la campagne était complètement manqué ; c'est à peine si deux vaisseaux de guerre et quelques bâtiments de transport purent arriver aux Antilles.

La campagne de 1782 est un peu la répétition de la campagne de 1781 : d'une part, nouvelle croisière de La Motte-Picquet ; d'autre part, nouvelle jonction de Guichen et de Córdoba, nouvelle promenade de l'armée combinée, aussi vaine que la précédente.

Après avoir employé les cinq ou six premières semaines de l'année 1782 à réparer les avaries subies dans la fâcheuse sortie de décembre, Guichen avait une fois encore repris la mer, le 11 février 1782. Quatorze vaisseaux de ligne, onze frégates, deux flûtes composaient cette nouvelle escadre ; deux divisions d'ailleurs devaient

s'en détacher vers les côtes d'Espagne, l'une de trois vaisseaux, commandée par Mithon de Genouilly, à destination des Antilles, l'autre de deux vaisseaux, commandée par Peynier, à destination de l'Inde. L'activité qui régna au port de Brest pendant les cinq ans de la guerre d'Amérique fut vraiment extraordinaire ; plusieurs fois dans la même année, des escadres de vingt à trente vaisseaux furent armées à destination des mers d'Europe, d'Amérique et d'Asie. Jamais, même à l'époque la plus active des ministères de Colbert et de Seignelay, les bords de la Penfeld n'avaient connu une vie aussi intense.

Guichen montait le *Terrible*, de cent dix canons, Saint-Riveul capitaine de pavillon ; Rochechouart, le *Majestueux*, de cent dix, d'Entrecasteaux capitaine de pavillon ; Bausset, le *Royal Louis*, de cent dix, Verdun de La Crenne capitaine de pavillon. Le major de l'escadre de Guichen, qui a laissé un journal détaillé de cette campagne, était le capitaine de vaisseau, plus tard contre-amiral, Buor de La Charoulière.

La Motte-Picquet, qui commandait une division composée du *Robuste*¹, de l'*Actif*, du *Zodiaque* et du *Pégase*, tous les quatre de soixante-quatorze canons, se sépara du gros de l'armée le 15 février, à vingt lieues dans le sud du cap Finisterre ; puis il fit route au nord, pour établir sa croisière sur les côtes d'Angleterre et d'Irlande. Il fit quelques prises de peu d'intérêt, dont un brigantin, qui fut amariné par le *Pégase*. Dès le 23, un terrible coup de vent, qui causa de graves avaries à ses vaisseaux, lui rendit la mer intenable ; il dut se réfugier à Brest. Il y était de retour le 26 février ; sa sortie n'avait été que de quinze jours.

1. La Motte-Picquet avait pour capitaine de pavillon le chevalier de Rivière.

Le comte de Soulange, qui commandait le *Pégase*, avait été obligé de couper son mât d'artimon, lors de la tempête du 23 février. Dans son rapport ¹, il faisait une triste peinture des qualités nautiques et de l'armement de son vaisseau. « J'ose dire que si on ne perdait des vaisseaux que comme celui-là, ils ne rehausseraient pas beaucoup la marine de nos ennemis. » Ce malheur, la prise du *Pégase*, devait arriver deux mois plus tard, le 21 avril 1782.

Soulange, qui montait alors le *Protecteur*, venait de sortir de Brest, le 19 avril, avec deux autres vaisseaux, le *Pégase*, chevalier de Sillans commandant, l'*Actionnaire*, Quérangal commandant, et deux frégates, l'*Andromaque* et l'*Indiscrète*; il escortait un convoi à destination de l'Hindoustan. Il rencontra dès le lendemain une forte escadre anglaise, de douze vaisseaux et quatre frégates, sous les ordres de l'amiral Barrington. Après avoir essayé d'échapper à l'ennemi, Soulange fit le signal de gagner le port le plus voisin; on était encore en vue des côtes de Bretagne. Le *Pégase* fit vent arrière; mauvais marcheur, il fut atteint, dans la nuit du 20 au 21, par le *Foudroyant*, de quatre-vingts canons, que commandait Jervis, le futur comte de Saint-Vincent. Sillans, qui ne pouvait plus fuir, accepta le combat; payant d'audace, il voulut tenter l'abordage; mais le *Pégase* fut bientôt complètement désemparé, quatre-vingt-dix hommes étaient hors de combat, il dut amener son pavillon. Ce fut aussi le sort de l'*Actionnaire*. Les trois autres bâtiments purent regagner Brest; pour le convoi, il avait été enlevé en entier.

1. Brest, 27 février 1782. A. M., B¹ 202.

2. Le chevalier de Sillans comparut, en octobre 1782, devant un conseil de guerre à Brest, présidé par le comte de Breugnon. Il fut condamné à l'interdiction de toutes fonctions dans la marine. Le roi

Rentré à Brest après le coup de vent du 23 février, La Motte-Picquet avait entrepris de radouber le *Robuste* et de regréer sa division. Ses lettres, qu'un Colbert aurait été heureux de lire, renferment des détails sur une question qui est pour beaucoup dans la réussite d'une opération militaire, les rapports personnels du commandant avec les hommes de l'équipage. Il était fier, on se le rappelle, d'être le « bien-aimé » de ses matelots ; il savait ce qu'on peut attendre de soldats qui aiment leur chef. Qui a le cœur a tout, disait Henri IV. Ses hommes l'aimaient, parce qu'il les connaissait et qu'il ne manquait jamais de leur rendre justice. On en jugera par ces passages où il faisait valoir auprès du ministre les services des plus humbles.

« Je regarde comme une espèce de miracle d'avoir pu conserver ma mâture. Je le dois en grande partie à l'activité et à l'intelligence avec laquelle le nommé Laurent Damas, mon premier maître d'équipage, a fait exécuter mes ordres. Mes officiers ont aussi montré la meilleure volonté. » Quelques jours plus tard, il remerciait le ministre des félicitations qu'il avait reçues pour ses officiers et qu'il leur avait transmises. « Mais j'eusse désiré, monseigneur, que vous eussiez paru faire attention à ce que j'ai eu l'honneur de vous marquer au sujet du nommé Laurent Damas, mon premier maître d'équipage, qui a montré toute l'intelligence et l'intrépidité possibles pendant la tempête que j'ai essuyée. J'attends aussi avec confiance les grâces que vous avez bien voulu me promettre pour la veuve de Mathias Respiget, mon maître voilier, tué dans le démâtement de la *Couronne* ¹. »

ordonna sa radiation des listes à partir du 22 octobre 1782. A. M., B¹ 200, C¹ 171.

1. Lors du coup de vent du 26 décembre 1781. Lettres du 26 février et du 11 mars 1782. A. M., B¹ 194.

Parti de Brest le 11 février, Guichen était à Cadix le 5 mars. Ses instructions lui disaient de se placer comme l'année précédente sous les ordres de Córdoba. La même inintelligence stratégique présidait toujours aux plans de campagne. *Errare humanum, perseverare diabolicum*. A voir l'amiral espagnol se traîner de Cadix à Gibraltar, de Gibraltar à la Manche, de la Manche à Cadix, sans jamais rien faire nulle part, donnant avec son escadre la triste impression d'un vaisseau qui ne gouverne pas et que la mer ballotte en tous sens, on peut se demander quel était son plan, si même il en avait un; et l'on ne peut s'empêcher de plaindre des hommes de la valeur de Guichen et de La Motte-Picquet, condamnés à l'impuissance par le fait d'un plan toujours aussi mauvais et d'un général toujours aussi incapable.

Córdoba et Guichen firent d'abord, en avril, une croisière dans les parages du détroit de Gibraltar; puis ils rentrèrent à Cadix. On songea ensuite, comme en 1779 et en 1781, à frapper un grand coup par une campagne dans le golfe de Gascogne et dans la Manche. Les Espagnols étaient chargés à peu près seuls de l'exécution de ce plan; car l'escadre combinée, qui était forte de trente-deux vaisseaux de ligne, ne comprenait que cinq vaisseaux français: le *Terrible*, le *Majestueux*, le *Royal Louis*, le *Lion* et l'*Indien*¹. Elle partait, il est vrai, pour rallier la division de La Motte-Picquet, qu'une escadre anglaise, en croisière sur Belle-Ile et Ouessant, bloquait depuis quelque temps dans la rade de Brest.

Après les retards ordinaires, l'armée combinée mit à la voile de Cadix le 13 juin (1782). Le 25, elle eut la bonne fortune de rencontrer un convoi anglais de vingt-sept voiles sous la protection de quatre bâtiments de guerre,

1. Fournoue commandait le *Lion*; Laubépin commandait l'*Indien*.

sorti depuis douze jours des ports d'Angleterre à destination du Canada. Malgré son grand nombre de vaisseaux, elle ne put se saisir des bâtiments d'escorte; du moins, elle captura dix-sept navires de transport. Les prises furent expédiées à Brest sous la conduite du *Lion*.

Devant l'arrivée de l'armée combinée, les vaisseaux anglais en croisière près des côtes de France s'étaient empressés de se replier dans la Manche : la sortie de Brest devenait libre. La Motte-Picquet, qui montait à présent l'*Invincible*, et qui avait terminé son armement depuis le milieu de mai, sortit de Brest quand il apprit l'arrivée dans les eaux d'Ouessant de l'escadre combinée. Il avait demandé à aller faire campagne en Amérique, mais il était toujours dans les plans des deux gouvernements de combiner toutes les forces navales en vue d'une action commune dans la Manche.

Le 8 juillet, La Motte-Picquet rallia Córdoba et Guichen vers Ouessant; il amenait une bonne escadre, bien homogène, de huit vaisseaux de guerre, deux de cent dix canons et six de soixante-quatorze : l'*Invincible*, la *Bretagne*, le *Robuste*, le *Protecteur*, l'*Actif*, le *Zodiaque*; le *Bien-Aimé*, le *Guerrier* ¹. Le premier soin de Córdoba fut de disloquer cette escadre pour la fondre dans l'armée navale, en laissant à La Motte-Picquet le commandement d'une escadre nouvelle, dite escadre légère; elle se composait de quatre vaisseaux français, l'*Invincible*, le *Robuste*, le *Protecteur*, le *Guerrier*, et de quatre vaisseaux espagnols, le *San Vicente*, l'*Arrogante*, la *Santa Isabel*, le *San Isidro*. Sans être grand prophète, on pouvait prévoir ce qui allait arriver.

Le 11 juillet au soir, les vigies découvrent des bâtiments

1. Les commandants étaient Rivière, Dampierre, Nieuil, Soulange, Cillart de Suville, Langan Boisfévrier, Valmenier Cacqueray, Du Plessis Parseau.

suspects. Le lendemain 12, à la première heure, toute une escadre est en vue du côté nord-est ; c'était l'escadre de Howe, sortie de Plymouth le 8 juillet pour aller au-devant d'un convoi de la Jamaïque. Córdoba fait faire signal de chasse et branle-bas de combat ; on était alors à dix-sept lieues au nord-ouest d'Ouessant, c'est-à-dire à l'entrée même de la Manche. Allait-on enfin pénétrer au cœur de cette mer ? Serait-il donné aux alliés de dépasser la côte des Sorlingues et de Plymouth, qui était restée infranchissable à d'Orvilliers en 1779 ? La chasse dura pendant toute la journée du 12. La Motte-Picquet, qui était en tête avec l'*Invincible*, voyait devant lui une armée anglaise composée de vingt-deux vaisseaux de ligne, dont onze à trois ponts, et de six frégates. Le nombre ne l'effrayait pas. Un chef audacieux qui donne la chasse à des bâtiments sait qu'il a de grandes chances de les battre, même avec des forces moindres ; car celui qui attaque est maître de son jeu. Mais il faut atteindre l'ennemi. Or que pouvait faire La Motte-Picquet, soit avec les vaisseaux de sa propre division qui marchaient mal, soit avec ceux de l'armée combinée qui étaient loin en arrière ?

Voici ce qu'il écrivait, le 14 juillet, à douze lieues dans le sud du cap Lizard, à propos de cette bataille manquée de l'avant-veille ¹ : « J'ai fait humainement tout ce qui m'a été possible pour l'engager, au risque même d'être écrasé ou pris, mais le tout inutilement. L'armée combinée était au moins à deux lieues de nous et une grande partie beaucoup plus éloignée. Si elle avait mieux marché, la marine anglaise était anéantie en ces mers. Quelle journée, monseigneur, nous avons manquée par la pesanteur des vaisseaux espagnols ! Mes officiers et équipages témoignaient la plus grande ardeur et je regretterai toute ma

1. A. M., B^s 194

vie de n'avoir pu en faire usage. » On ne comprend que trop le désespoir du malheureux lieutenant général.

Au cours de sa chasse, il avait, à plusieurs reprises, détaché des frégates auprès de Córdoba pour prendre ses ordres et secouer sa lenteur. Rien n'y fit. Alors, vers cinq heures du soir, étant très en avant et comme isolé, il avait mis en panne et signalé les Sorlingues au nord-nord-est. Córdoba le rejoignit dans la soirée; il parla de reprendre la poursuite pendant la nuit. Il était trop tard. L'ennemi eut le temps de se dérober jusqu'au delà du cap Lizard : une fois de plus, et toujours pour la même raison, l'unité et la supériorité de la vitesse, il était sauvé. Le 13, Córdoba mouillait avec Guichen, à sept lieues et demie au sud-sud-est de Sainte-Marie des Sorlingues; La Motte-Picquet, plus en avant, était dans les eaux du cap Lizard. C'était exactement la position des Franco-Espagnols trois ans plus tôt, aux mêmes endroits. Cette fois encore, ce fut tout.

Un passage du journal du major de l'escadre française, Buor de La Charoulière, est à citer ici ¹; il signale, en termes mesurés, les principales causes de ce nouvel avortement : l'armement des vaisseaux, la combinaison des escadres, l'incapacité du général en chef.

« Les gouvernements de France et d'Espagne doivent bien sentir combien il est intéressant d'avoir tous les vaisseaux doublés en cuivre. Si on avait pris ce parti pour se mettre à marche égale avec la marine anglaise, la journée du 12 juillet eût été sans doute funeste à l'Angleterre, au lieu qu'elle a été affligeante et décourageante pour tous les individus renfermés dans quarante lourdes machines, qui, par leur ensemble, forment sans contredit un corps respectable par sa force, mais peu à redouter par la lenteur de sa marche et n'offre que des perspectives fâcheuses et,

1. A. M., B¹ 194.

on peut dire, humiliantes. » Pour avoir raison de cette « formidable armée », les Anglais n'ont qu'à attendre. « Par le manque d'eau et de vivres forcée de sortir de ces mers, ils s'en empareront et molesteront de nouveau notre commerce.

« Ne pouvant forcer l'amiral anglais à un combat en pleine mer, n'eût-il pas été avantageux de le poursuivre jusque dans ses ports, l'inquiéter, et par là humilier la morgue anglaise ? Je ne connais point les instructions de M. de Córdoba ; je ne veux point lui trouver des torts ni lui en connaître. Il n'appartient pas d'ailleurs à un subalterne de prononcer définitivement sur les manœuvres d'un général. Mais il me semble que si, dès le commencement de la chasse, il eût pris le parti, en poursuivant l'ennemi, de diriger sa route vers le cap Lizard et même plus est, les Anglais, ne voulant pas se laisser fermer l'entrée de Plymouth et même de la Manche, auraient été obligés de faire la même route... Ainsi il eût été possible d'engager une action. Mais de la façon dont on a chassé, peu de vaisseaux pouvaient donner ensemble. »

Que faire à présent en vue de la côte de Cornouaille, cette éternelle terre promise, où les Français n'entrèrent jamais ? On ne voulait pas, on ne pouvait pas y descendre. On avait parlé d'une manière vague, comme on parlait toujours de tout, d'une jonction possible avec une escadre hollandaise. Celle-ci sortit bien des eaux de Texel ; mais elle se borna à croiser dans la mer du Nord, sans essayer de franchir le pas de Calais. Pour se donner l'illusion de faire quelque chose, Córdoba employa environ un mois à croiser vers Ouessant et Belle-Ile. Un navire était-il signalé ? on lui donnait la chasse, puis on y renonçait pour courir d'un autre côté. « Guichen et La Motte-Picquet, écrit le commandant Du Plessis Parscau ¹, rongent

1. Cité par GERMINY, *Guichen...* (*Ibid.*, p. 446.)

leur frein avec impatience. Ils ont conscience de leur valeur et de celle de leurs capitaines ; ils souffrent d'être forcés d'obéir à un chef incapable, routinier et ne sachant pas le premier mot de la tactique navale. Nous fouettons l'eau inutilement avec nos chers alliés, hors de portée de pouvoir nuire à nos ennemis ni de favoriser nos amis. »

Les journées se passaient ainsi, monotones et vides. Le 18 août, arrivait un ordre de Versailles de ramener à Brest le *Terrible*, le *Majestueux*, le *Royal Louis*. Guichen dut l'accueillir avec joie, c'était la fin de son esclavage. Mais Córdoba insista pour garder avec lui tous les vaisseaux de l'escadre combinée. Dans la Manche et le golfe de Gascogne, il n'y avait plus rien à faire, puisque l'ennemi était invisible ; mais il restait à terminer le siège de Gibraltar, où l'honneur et l'intérêt des deux couronnes étaient engagés. Pour y réussir, toutes les forces des alliés étaient nécessaires. Guichen crut sans doute que la politique et la bienséance lui faisaient un devoir de déférer aux désirs d'un vieil amiral. Les Français restèrent donc unis aux Espagnols, « ce qui fit fumer diablement » tous ceux qui étaient sur les trois vaisseaux désignés. Comme des galériens rivés à la même chaîne, Guichen et La Motte-Picquet reprirent une fois encore, à la suite de Córdoba, la route de Cadix. Le 6 septembre, l'armée combinée mouillait dans cette rade ; elle y débarquait ses malades, elle y refaisait ses vivres et son matériel.

Les Français n'étaient pas au bout de leurs déboires ; il leur restait encore à connaître les amertumes que leur réservait, à propos des opérations du siège de Gibraltar, la combinaison toujours persistante de leurs forces avec les forces des Espagnols. Il était dit que cette erreur sans nom, voisine de la sottise, ne prendrait fin que le jour où se tirerait en Europe le dernier coup de canon de la guerre.

Dès que la grande armada eut achevé de promener son impuissance à l'entrée de la Manche, les Anglais recommencèrent leurs courses dans les eaux mêmes de la Bretagne. A Granville, on fut obligé d'établir une batterie sur le nouveau môle, « pour empêcher les Anglais de brûler les bâtiments qui se trouvent dans le port » ¹. Le 4 septembre (1782), dans les parages de l'île de Batz, la frégate l'*Hébé*, de trente-huit canons, qui conduisait un convoi de Saint-Malo à Brest, fut attaquée par le *Rainbow*, de quarante-huit. Sans avoir épuisé ses moyens de défense, le chevalier de Vigny fit amener le pavillon de l'*Hébé* ². Les mêmes lieux ne sont pas toujours témoins des mêmes scènes. Les rochers de l'île de Batz sont à quelques milles à peine des rochers de Plouescat, dont les échos avaient retenti, quatre ans plus tôt, de la canonnade victorieuse de la *Belle Poule*.

1. Octobre 1782. A. M., B¹ 96.

2. Le 6 octobre 1783, par jugement « contradictoire et définitif » d'un conseil de guerre tenu à Morlaix et que Guichen présidait, le capitaine de vaisseau Vigny fut rayé des listes et condamné à quinze ans de prison. A. M., B¹ 199.



CHAPITRE XX

LA CAMPAGNE DE GRASSE EN AMÉRIQUE

1^o AUX ANTILLES : TOBAGO

Le comte de Grasse. — Son départ de Brest, 22 mars 1781. — Combat de la Martinique, 29 avril. — Prise de Tobago, 2 juin. — Arrivée au Cap Français, 16 juillet. — Lettre de Barras et réponse de Grasse. — Arrivée de l'escadre de Grasse au cap Henry, 30 août.

Le nouveau ministre de la Marine, M. de Castries, en fonctions depuis le 14 octobre 1780, avait fait choix de trois officiers généraux, qui partirent à peu près en même temps de Brest pour des directions différentes : Grasse pour les Antilles, Suffren pour les Indes, — ceux-ci partis ensemble le 22 mars 1781, — Barras pour Rhode Island, celui-ci parti quatre jours plus tard. La campagne de Suffren allait se faire dans une région lointaine, excentrique, dont la France semblait avoir fait le sacrifice, sans esprit de retour, lors du traité de Paris ; mais les campagnes de Grasse et de Barras retenaient toute l'attention du gouvernement et des marins. La France tentait un nouvel effort, plus énergique que les précédents, pour déloger les Anglais de l'Amérique du Nord et des Antilles. Après d'Estaing et Guichen, après Ternay et Des Touches, Grasse et Barras allaient-ils enfin réussir ?

François-Joseph-Paul de Grasse, des princes souverains

d'Antibes, marquis de Grasse-Tilly, — c'est ainsi qu'il se titrait lui-même, — était né dans la commune actuelle du Bar-sur-Loup (département des Alpes-Maritimes), le 13 septembre 1722. Connu d'abord sous le nom de chevalier de Grasse Du Bar, il était entré dans la marine, en 1734, à douze ans à peine, comme garde-marine au département de Toulon ; il ne cessa d'en faire partie qu'au moment de sa mort, en 1788, à soixante-six ans ¹. Provençal et chevalier de Malte, il avait ces deux qualités communes avec son camarade Suffren, plus jeune de sept ans. En 1747, embarqué sur la *Gloire*, il avait pris part comme enseigne au fameux combat de La Jonquière ; il y avait été blessé et fait prisonnier. Ses états de service, réguliers et honorables, mais sans notoriété particulière, l'avaient conduit, en 1778, au grade de chef d'escadre. Il fut promu lieutenant général le 22 mars 1781, le jour de son départ pour la campagne d'Amérique.

Grasse avait fait partie, en 1772, de l'escadre d'évolutions qui avait été armée sous les ordres de d'Orvilliers. Son chef l'avait noté ainsi : « Est le capitaine de l'escadre qui a le mieux manœuvré ;... il a donné à ses manœuvres toute la précision et le brillant possible. Ses abordages fréquents dans la campagne semblent demander quelque chose de plus parfait à son coup d'œil, mais ils prouvent sa sécurité à approcher les vaisseaux... M. le comte de Grasse est un capitaine de la première distinction, fait pour être officier général et bien conduire les escadres et armées du roi. »

En 1779 et 1780, il avait fait une première campagne aux Antilles. Arrivé avec une petite escadre pour se joindre à d'Estaing, il avait ensuite pris part aux combats livrés par Guichen. Rentré en Europe avec celui-ci, il

1. Grasse mourut à Paris le 11 janvier 1788.

était revenu à Brest en passant par Cadix. Castries l'avait alors appelé au commandement d'une escadre de vingt vaisseaux et trois frégates ¹ et d'un convoi de cent cinquante voiles, qu'on destinait aux Antilles et à l'Amérique du Nord. Ses instructions étaient signées le 7 mars 1781 ; le 22 mars, il partait de Brest ², avec sa propre escadre et d'autres bâtiments qui devaient l'accompagner pendant quelque temps. Des jours de gloire et des jours de deuil attendaient ces vaisseaux dans les pays d'outre-mer : les uns, avec Grasse, allaient connaître le triomphe de la Chesapeake pour sombrer, l'année suivante, dans la catastrophe des Saintes ; les autres, avec Suffren, allaient être les héros de la campagne des Indes.

Le 29 mars, sept jours après la sortie générale, à la hauteur des Açores, la division de cinq vaisseaux qui était sous le commandement spécial du commandeur de Suffren se sépara du gros de l'escadre avec les bâtiments à destination de l'Inde et de la côte d'Afrique. Le 5 avril, le *Sagittaire* et quelques autres voiles se détachèrent pour une autre destination : ils allaient renforcer l'escadre de Rhode Island, que Barras rejoignait de son côté, avec la *Concorde*, pour en prendre le commandement. L'escadre et la flotte de Grasse formaient encore une énorme machine, lente à se mouvoir, facile à s'éparpiller. Le lieutenant général prit le parti de faire remorquer par les vaisseaux et les frégates de l'armée les plus mauvais voiliers du convoi ; le vaisseau amiral, la *Ville de Paris*, magnifique bâtiment à trois ponts, fit la remorque comme les autres. Ces manœuvres et un bon vent valurent à Grasse une traversée d'une rapidité sans exemple. Le 28 avril, cinq semaines

1. Voir l'Appendice XI.

2. Sur les opérations de l'escadre de Grasse, journal du major de Vaugirauld : A. M., B⁴ 184.

à peine après son départ de Brest, ayant tout son monde sous la main, il arrivait aux atterrages de la Martinique.

Dès le 17 avril, il avait envoyé en avant un cotre, qui, le 26, avait prévenu le marquis de Bouillé de son arrivée prochaine. Le 28 au soir, un autre bâtiment léger apporta des instructions à la division de quatre vaisseaux qui était au mouillage, sous les ordres du chevalier d'Albert Saint-Hippolyte. En fait, cette division était bloquée depuis cinquante jours dans les eaux de Fort-Royal par une escadre de dix-huit vaisseaux. L'amiral qui bloquait la Martinique n'était point Rodney, resté à Saint-Eustache, théâtre de son récent brigandage; c'était Samuel Hood, qui avait commencé sa carrière en 1759 en prenant part au bombardement du Havre, et qui devait la terminer en 1793 en incendiant Toulon.

L'arrivée de Grasse dans les eaux de la Martinique fournit une occasion de plus de constater l'esprit de prudence excessif de la plupart des chefs d'escadre français, surtout quand ils étaient chargés d'escorter un convoi. Négliger de détruire une escadre ennemie sous le prétexte de sauver une flotte de transports, c'est commettre une erreur de stratégie, aussi radicale qu'elle était alors fréquente; car c'est proprement lâcher la proie pour l'ombre. Quelle que puisse être la valeur marchande d'un convoi, elle ne peut jamais entrer en comparaison avec la valeur tactique de la force navale organisée de l'ennemi; c'est cette force navale qu'il faut détruire avant tout, à n'importe quel prix, puisque de sa destruction seule dépend la maîtrise de la mer, et par suite le libre accès de tous les convois. De plus, si la défensive est souvent une erreur, elle devient une grave faute, quand on a, comme c'était le cas pour Grasse, la supériorité du nombre. Que l'on compare les deux actions maritimes qui eurent lieu à quelques jours de distance, en ce mois d'avril 1781, sur les deux rives

opposées de l'Atlantique, le coup de foudre de Praia, l'affaire traînante et manquée en somme de la Martinique : que l'on dise ensuite de quel côté était le vrai homme de mer, Grasse ou Suffren.

Arrivé le 28 avril au soir à la hauteur de Fort-Royal, après avoir franchi heureusement le canal de Sainte-Lucie, au travers duquel Hood avait eu le grand tort de ne pas aller se placer, Grasse ne profite ni de la rapidité de sa traversée ni de la supériorité de ses forces ; obsédé par cette idée, la sécurité de son convoi, il ne fait plus rien. Il passe la nuit du 28 au 29 bord sur bord, à petite voile, réunissant tout son monde sous la main. Le lendemain matin, 29 avril, par une manœuvre habile sans doute et que Hood n'avait pas su prévenir, il fait filer son convoi entre son escadre et la terre, et il arrive en même temps sur les Anglais. Ceux-ci, heureux de s'en tirer à si bon compte quand ils avaient couru le risque d'être enlevés, plièrent dès les premiers coups de canon. Une canonnade à longue portée, qui dura de trois à quatre heures et sans intérêt stratégique : voilà tout le combat du 29 avril, livré dans les eaux de Fort-Royal. D'une part, le convoi file dans la baie, à partir de deux heures de l'après-midi, il y mouille tout entier, sans aucun accident ; d'autre part, l'ennemi est tenu à distance par une artillerie dont les coups ne portent pas. C'est peu, car les Français avaient vingt-quatre vaisseaux, en face de dix-huit, et ils étaient au vent.

Le lendemain 30 avril, Grasse, délivré de la préoccupation de son convoi, voulut donner la chasse aux Anglais. Hood, qui avait fait filer la veille à Saint-Eustache un de ses vaisseaux, le *Russel*, de soixante-quatorze canons, fort endommagé, n'avait aucune raison d'accepter le combat ; sa supériorité de marche lui permit de se dérober. Grasse n'avait pu conserver avec lui que onze de ses vaisseaux ;

les autres ne suivaient qu'à grande distance ; quelques-uns même étaient hors de vue. Il fallut lever la chasse, qui s'était prolongée pendant environ trente-six heures, jusqu'à la matinée du 1^{er} mai. Grasse revint à la Martinique ; il y jeta l'ancre le 6 mai. La satisfaction médiocre d'avoir sauvé son convoi et de s'être renforcé de la division de la Martinique dut mal le consoler d'avoir perdu l'occasion d'une vraie victoire. L'armée navale anglaise était restée entière, et elle avait rejoint à Antigua l'escadre de Rodney.

L'opération capitale était manquée, il restait les opérations de « fioriture », dans lesquelles les Français versèrent trop souvent ; non pas qu'elles fussent toutes inutiles, mais elles n'étaient qu'accessoires et elles leur faisaient oublier le but essentiel.

Après une halte de deux jours à Fort-Royal, employés à débarquer ses blessés et à faire des vivres, Grasse reprit la mer le 9 mai ; il feignit de tenter un coup de main sur le Gros Ilet de Sainte-Lucie, dont la perte en 1778 fut si dommageable aux intérêts stratégiques des Français dans les Antilles. Le marquis de Bouillé y fit même un débarquement ¹ ; mais la position était peu sûre, elle fut évacuée au bout de quelques heures.

Pour pallier l'insuccès de cette affaire, qui n'avait pas donné lieu d'ailleurs à un combat, Grasse fit filer au sud une escadre de débarquement sur Tobago. Ancienne possession française, perdue au traité de Paris, sa proximité des côtes espagnoles de Terre-Ferme assurait des avanta-

1. Bouillé parlait (juin 1781) de prendre les Antilles l'une après l'autre, Antigua, la Barbade, la Jamaïque. Il se souciait surtout de la qualité des compagnies de débarquement. Il demandait à avoir des Corses du Royal-Corse, « ces hommes ne mourant point dans ces îles et y servant à merveille. Les bandits que M. le duc de Choiseul y a envoyés ont très bien réussi. » A. M., B¹ 193.

ges pour le ravitaillement aux îles d'Amérique ; elle complétait en outre l'occupation des Antilles que d'Estaing avait commencée dans sa campagne de 1779. Bien conduite, n'ayant pas rencontré d'obstacles sérieux, l'opération de Tobago réussit. Le 2 juin (1781), une capitulation en règle établissait dans cette île l'autorité du roi de France.

Prévenu trop tard de l'arrivée d'une grande escadre française, parce qu'il avait perdu son temps à empiler à Saint-Eustache les produits de son pillage, Rodney avait dépêché, seulement à la fin du mois de mai, de la Barbade à Tobago, la division du contre-amiral Drake. Celui-ci y arriva quand les troupes françaises avaient déjà opéré leur débarquement ; ses ordres étaient de ne pas se battre, il revint à la Barbade. Rodney fit alors une sortie générale avec vingt-deux voiles ; elle ne devait être qu'une promenade militaire.

Après l'insuccès du Gros Ilet, Grasse avait mouillé à Fort-Royal pour la seconde fois, le 16 mai. Ayant appris les mouvements des escadres anglaises, il s'était porté de son côté au secours de la division de d'Albert de Rions, commandant du *Pluton*, détachée à Tobago. Les deux futurs adversaires des Saintes, Grasse et Rodney, se trouvèrent ainsi pour la première fois en présence, dans les eaux de Tobago, le premier avec vingt-quatre vaisseaux, le second avec vingt-deux. Ils évoluèrent sans prendre contact ; pendant la journée du 5 juin, ils restèrent en vue ; puis, brusquement, Rodney disparut vers le nord ; il retournait à la Barbade. Grasse ne le poursuivit pas ; il estimait que la prise de Tobago était un assez beau trophée. Il laissa tout en ordre dans sa récente conquête et il regagna la Martinique ; il y jeta l'ancre, pour la troisième fois en deux mois, le 18 juin.

L'occupation de Tobago avait été bien exécutée, elle en

valait la peine ; mais elle était comme non avenue, puisque l'escadre ennemie était intacte. Que Grasse eût commencé par anéantir les Anglais, Hood à la Martinique, Drake ou Rodney à Tobago, alors vraiment et seulement alors, Tobago, toutes les Antilles, la mer, la victoire auraient été à lui.

L'hivernage ne retint Grasse à la Martinique qu'une quinzaine ; il repartait le 5 juillet. Cette fois, il escortait un convoi de deux cents voiles à destination de Saint-Domingue. On ne peut s'empêcher de plaindre ces amiraux, trop souvent condamnés à traîner derrière eux des attiraux gigantesques, dont la perte, trop facile, leur était amèrement reprochée, et dont la conservation valait rarement la peine qu'elle demandait. Cependant la traversée de Fort-Royal au Cap Français se fit sans encombre, en onze jours ¹. Grasse mouillait dans ce dernier port le 16 juillet.

Six jours plus tôt, le 10 juillet, le chef d'escadre Monteil était arrivé au Cap, de retour de Pensacola et de la Havane ; il amenait sa division, qui allait être versée en partie dans l'armée navale du lieutenant général. L'un de ses vaisseaux, l'*Intrépide*, de soixante-quatorze canons, commandé par Du Plessis Parscau, fut entièrement détruit, le 23 juillet, par une explosion, qui se produisit à la suite d'un incendie ².

De graves nouvelles attendaient à Saint-Domingue le commandant de l'escadre française. Des dépêches pres-

1. Au cours de cette traversée, l'*Inconstante*, du commandant Longueval, fut incendiée ; elle périt corps et biens.

2. Grasse demanda un nouveau commandement pour Du Plessis Parscau. Cet officier n'avait « rien à se reprocher de l'événement arrivé au vaisseau l'*Intrépide* qu'il commandait, le feu ayant pris dans une barrique de tafia que l'on remuait dans la cale. » A. M., B⁴ 184.

santes de Washington et de Rochambeau avaient été apportées par la *Concorde*, que Barras avait envoyée de Newport. La situation des États du sud semblait perdue; on n'avait plus d'espoir qu'en lui. Grasse se révéla alors un homme de décision et d'action rapides. C'est la belle page de sa vie; c'est aussi le moment critique de la guerre d'Amérique, qui va mettre dans toute sa lumière cette vérité, que la maîtrise de la terre américaine avait pour condition première la maîtrise de la mer. L'enfantement douloureux de la liberté américaine, brusquement et victorieusement terminé par le triomphe de la Chesapeake, est l'un des plus beaux exemples historiques, l'un des plus passionnants et des plus convaincants que l'on puisse opposer à ceux qui ne voudraient pas faire à la marine la part très grande à laquelle elle a droit, toujours et partout.

Le 28 juillet, du Cap, Grasse adressait à Barras une réponse, qui fut emportée par la *Concorde*. Il avait vu « avec bien du chagrin la détresse où se trouve le continent et la nécessité du prompt secours que demande M. le comte de Rochambeau. » Il en avait conféré avec M. de Lillancourt, le nouveau gouverneur de Saint-Domingue; il en avait obtenu trois mille hommes de troupes et des munitions. « Le tout sera embarqué sur vingt-cinq à vingt-neuf vaisseaux de guerre qui partiront de cette colonie le 3 août, pour se rendre en toute diligence dans la baie de la Chesapeake, lieu qui me paraît indiqué par vous, mon cher Barras, et par MM. de Rochambeau, Washington et de La Luzerne comme le plus sûr à opérer le bien que l'on se propose. » Il n'a pas pu trouver à Saint-Domingue « les douze cent mille livres qui sont, dit-on, de la dernière nécessité. La colonie n'a pas été en état de faire cet envoi. » Mais une frégate était allée chercher cette somme à la Havane.

« Par les efforts que j'ai faits pour exécuter et satisfaire à toutes les demandes qui m'ont été faites et aux besoins de l'armée de M. de Rochambeau, vous devez concevoir le désir que j'ai d'apporter du changement à la position et à la face des affaires. »

A la fin de cette lettre officielle, Grasse ajouta lui-même en post-scriptum :

« Je te laisse le maître, mon cher Barras, de venir me joindre ou d'agir de ton côté pour le bien de la cause commune. Donne-m'en avis seulement, pour que nous ne nous nuisions pas sans le vouloir ¹. »

Les troupes que Grasse avait embarquées au Cap se composaient des régiments d'Aginois, de Touraine et de Gâtinais. N'ayant essuyé à Saint-Domingue que « des refus scandaleux » pour la somme de douze cent mille livres, il avait fait prendre les devants à la frégate l'*Aigrette* pour demander cette somme au gouverneur de la Havane. Puis il reprit la mer, le 5 août. Il commandait une belle escadre de vingt-huit vaisseaux ; il avait des troupes, des pilotes : tout était préparé pour réussir. A l'entrée du canal de Bahama, il fut rejoint par l'*Aigrette* ; elle rapportait cinq cent mille piastres, que la générosité des Espagnols avait permis de réunir en six heures à peine.

Grasse refit ainsi à peu près la route de d'Estaing, quand celui-ci était allé, deux ans plus tôt, au secours des Américains, à Savannah. Cette fois, l'escadre française porta plus au nord. Le 30 août 1781, l'armée navale du roi de France, partie de Brest en mars, ayant passé par la Martinique, Tobago et Saint-Domingue, mouillait au cap Henry, à l'entrée méridionale de la Chesapeake.

1. A. M., B¹ 191.



CHAPITRE XXI

LA CAMPAGNE DE GRASSE EN AMÉRIQUE 2^o SUR LES COTES DES ÉTATS-UNIS

Arrivée de Barras à Newport, 10 mai 1781. — Envoi de la *Concorde* aux Antilles. — Croisière de La Villebrune dans le Sound. — Départ de Barras de Newport, 25 août. — Marche par terre et par mer vers la Chesapeake. — Arrivée de Grasse au cap Henry, 30 août. — Combat de la Chesapeake, 5 septembre. — Arrivée de Barras au cap Henry, 11 septembre. — *Cornwallis TAKEN*, 19 octobre 1781. — Départ de Grasse pour les Antilles, 4 novembre. — Croisière de La Pérouse à l'île Royale, juillet 1781. — La campagne de la baie d'Hudson, août 1782. — Passage en Amérique de la *Sibylle*, de l'*Aigle*, de la *Gloire*, de la *Danaë*. — Vaudreuil à Boston, août-décembre 1782. — Ratriement des troupes françaises.

Quand on avait commencé à Brest l'armement de l'escadre avec laquelle Grasse prit la mer le 22 mars 1781, le chef d'escadre Barras de Saint-Laurent avait été désigné pour le commandement de l'*Auguste* ; mais le ministre réfléchit que les rapports personnels entre le commandant en chef de l'escadre et le commandant de l'*Auguste* pourraient amener des difficultés, car Barras était l'ancien en grade de Grasse. Pour les prévenir, le commandement de l'*Auguste* fut donné à Bougainville, et Barras fut désigné pour le commandement de l'escadre de Rhode Island ; c'était l'envoyer dans des parages qu'il avait déjà fréquentés, quand il avait commandé le *Zélé* dans l'escadre de

d'Estaing. Parti de Brest, le 26 mars 1781, sur la frégate la *Concorde*, le successeur de Ternay arriva à Boston le 6 mai et à Newport le 10 ; il mit sur le *Duc de Bourgogne* son pavillon de chef d'escadre. Son arrivée mit fin au commandement intérimaire de Des Touches, qui resta le commandant du *Neptune*.

En informant le ministre de sa prise de commandement, Barras se félicitait de l'intelligence étroite qui régnait entre les soldats de Rochambeau et les marins de son escadre. « Je sens à quel point cet accord est nécessaire au bien du service, et je ferai tout mon possible pour l'entretenir ¹. » Un seul désir faisait battre tous les cœurs, aller à l'ennemi, se battre. Et cependant rien ne se faisait. Il semblait que Barras, qui était un officier énergique, ne fût arrivé à Rhode Island que pour s'y enfermer à son tour.

Le temps se passait en conférences. Le 20 mai (1781), Washington et Rochambeau se rencontrèrent encore à Westfield, auprès de Hartford. Où porterait-on l'attaque principale ? A New-York, disait Washington, où l'on parviendrait, malgré tout, à franchir les passes de Sandy Hook et à déloger l'ennemi de cette position, qu'il occupait depuis le début de la guerre ². A la Chesapeake, répondait Rochambeau, où les conditions d'accès étaient plus aisées et où le général voulait sans doute fournir à l'escadre l'occasion d'une victoire plus complète que celle du 16 mars.

Barras n'assistait pas à cette conférence ; la présence des Anglais l'avait retenu à Newport. Arbuthnot, délivré, de-

1. Lettre du 15 mai 1781. A. M., B¹ 191.

2. Barras rappelait à Rochambeau que les pilotes avaient déclaré à d'Estaing, en 1778, qu'il n'y avait que dix-sept pieds et demi d'eau sur les passes de Sandy Hook ; peut-être avaient-ils fait faire exprès des sondages dans les parties où il y avait le moins d'eau. Lettres du 25 juillet et du 12 août 1781. A. M., B¹ 94.

puis le départ de Des Touches, de toute crainte pour la Chesapeake, était revenu à New-York ; à la fin de mai, il avait repris sa croisière devant Rhode Island. Il n'attaquait pas, mais il mettait les Français dans l'impossibilité d'agir ; du moins, il mettait dans cette impossibilité les chefs d'escadre dont la défensive était à peu près toute la tactique.

A un moment, il avait été question pour l'escadre française d'abandonner le mouillage de Rhode Island, souricière trop dangereuse si elle était forcée. Ce n'était pas pour courir à l'ennemi, mais pour faire choix d'une autre rade, plus sûre, plus large, la baie de Boston : ce n'eût été qu'un changement de souricière. L'avis de Barras fut très net : rester à Rhode Island jusqu'à ce qu'on fût informé de l'arrivée du comte de Grasse, qui devait apparaître d'un moment à l'autre dans les eaux des États-Unis. « Si je n'attendais pas le général français, disait-il ¹, il y a longtemps que je serais sous voile et que j'aurais cherché l'amiral Graves. »

En attendant, on commença la concentration des troupes de terre, françaises et américaines, en vue d'occuper la rive gauche de l'Hudson. De là, suivant les circonstances et d'après les mouvements de l'escadre de Grasse, les alliés se porteraient vers New-York ou vers la Chesapeake. La *Concorde*, du chevalier de Tanouarn, fut détachée aux Antilles pour communiquer ces nouvelles au comte de Grasse et lui demander d'apporter un million deux cent mille livres, dont les troupes françaises avaient un besoin urgent.

Le drame, on le voit, se complique ; on sent que quelque chose de grand se prépare, d'où peut dépendre la fortune des États-Unis et le sort de la guerre. Cependant les événements marchent encore avec bien de la lenteur. Les

1. Lettre à Rochambeau, du 29 juillet 1781. A. M., B¹ 94.

troupes de terre s'étaient mises en mouvement vers l'Hudson, s'avancant sur deux lignes à peu près parallèles à la côte, la gauche de l'armée de Rochambeau étant couverte, du côté de la mer, par les troupes de la légion de Lauzun. Pour appuyer ce mouvement, Barras avait détaché de Newport le *Romulus* et trois frégates. Cette petite division navale, commandée par le capitaine de vaisseau La Villebrune, s'engagea dans le Sound, grand bras de mer qui sépare Long Island du New-York et du Connecticut. Elle arriva ainsi, le 10 juillet au soir, à la hauteur de la baie de Huntington, auprès d'Oysters Bay. Les quelques bâtiments anglais, qui étaient de garde dans ces parages, se replièrent à son approche. Il n'y avait plus qu'à débarquer ; mais, sur les représentations des pilotes que l'atterrage était dangereux par l'obscurité, on passa la nuit à l'ancre. Il arriva ce qui devait arriver : les Anglais se fortifièrent pendant la nuit, et, quand la division de La Villebrune se présenta le lendemain matin, ils la repoussèrent. Sans avoir fait rien de plus, elle rentra à Newport.

Malgré tant de temps perdu, le dénouement approche. Arrivé au Cap Français le 16 juillet, Grasse y avait trouvé les dépêches de Barras et de Rochambeau, que la *Concorde* venait d'apporter. On a déjà vu la réponse qu'il avait fait parvenir à Barras par la même frégate.

Informé des dispositions de son collègue, le commandant de l'escadre de Rhode Island l'informait à son tour, par sa lettre du 19 août ¹, de son très prochain départ en vue de le rejoindre à la baie de la Chesapeake. Tel avait été l'avis de Rochambeau et de Washington ; il s'y conformait. Son escadre serait forte de huit vaisseaux, y

1. A. M., B¹ 191. — Le 17 août, il avait prévenu Rochambeau de son mouvement, non sans signaler les dangers qu'il pouvait courir, s'il rencontrait les escadres réunies de Graves, de Digby et de Rodney. B¹ 94.

compris le *Romulus* ; il amènerait sur des bâtiments de transport l'artillerie et le matériel de l'armée de Rochambeau. « En partant d'ici, disait-il, je courrai environ soixante lieues au large. J'irai ensuite chercher la terre par le parallèle de quinze à vingt lieues au sud du cap Henry. »

Six jours plus tard, le 25 août 1781, Barras tenait sa promesse : il quittait la rade de Newport avec huit vaisseaux de guerre, quatre frégates et dix-huit bâtiments de transport français et américains. Ternay avait jeté l'ancre au même endroit le 11 juillet de l'année précédente. L'escadre française était restée immobile pendant treize grands mois. Que de temps perdu !

Enfin, à travers ces grands espaces de l'Atlantique et des États-Unis, sans avoir aucun des moyens que la science met aujourd'hui à la disposition de l'art militaire, trois armées convergeaient vers la Chesapeake : l'armée de terre, de Washington et de Rochambeau, partie des États du nord, — l'armée navale de Grasse, partie de Saint-Domingue, — l'escadre de Barras, partie de Rhode Island. Marcher séparés, combattre unis : ils appliquaient les uns et les autres le principe stratégique dont Moltke devait un jour donner la formule.

L'armée de Rochambeau et de Lauzun, jointe aux milices de Washington, était partie par terre de Providence et de Newport ; elle avait parcouru à pied l'énorme distance, — environ huit cents kilomètres, — qui sépare le Rhode Island et la Virginie ¹. Quand elle avait franchi l'Hudson, on avait cru, dans le camp français comme

1. TOWER, *Le Marquis de La Fayette...*, a raconté en détail les opérations de terre de la campagne de 1781 : tome II de la traduction de Mme Gaston PARIS (Paris, 1903), chap. xxvi-xxviii. Voir aussi BALCH, *Les Français en Amérique...* (Paris, 1872), xv-xxiii.

dans le camp de Clinton, que l'attaque de New-York était son objectif ; mais elle avait repris, toujours avec vaillance et sans que rien eût transpiré sur le but de son expédition, sa marche vers le sud. A Philadelphie, qui en 1778 avait dû indirectement sa délivrance à d'Estaing, on lui fit une réception enthousiaste. Un habitant de la ville conservait dans un cabinet de curiosités une vieille paire de bottes, que l'on admirait comme les bottes de Charles XII ; après le passage des Français, les bottes du roi errant cessèrent de provoquer l'admiration. Cependant à Philadelphie même, où l'on était entré le 3 septembre, on apprit une fâcheuse nouvelle : Hood était arrivé des Antilles, il s'était joint à Graves au mouillage de Sandy Hook, et leurs deux escadres réunies venaient de prendre la mer pour la Chesapeake. On ne savait pas où était le comte de Grasse ? Était-il arrivé déjà à la Chesapeake ? Était-il même parti de Saint-Domingue, comme il l'avait promis ?

Arrivé à vingt kilomètres environ au sud de Philadelphie, au campement de Chester, sur la rive droite de la Delaware, Rochambeau, tout soucieux, vit venir à lui le grave et froid Washington, qui agitait son chapeau avec des gestes de joie. « Un enfant, dit un témoin de cette scène, dont tous les vœux eussent été comblés, n'eût pas éprouvé une sensation plus vive. » Washington venait de recevoir de Baltimore de grandes nouvelles.

Le comte de Grasse avait jeté l'ancre avec ses vingt-huit vaisseaux au cap Henry le 30 août ; il avait débarqué ses trois mille hommes sous les ordres du marquis de Saint-Simon, maréchal de camp. Ces troupes avaient fait leur jonction avec la petite armée de La Fayette ; l'ensemble de ces forces venait d'occuper Williamsburg, à une quinzaine de kilomètres à peine à l'ouest de Yorktown ; un autre détachement avait été établi sur les bords de la rivière d'York, en face de Gloucester. Pendant

ces opérations, on avait été sans nouvelles des escadres anglaises. L'armée de Cornwallis, établie sur les deux bords de la rivière d'York, à droite à Yorktown, à gauche à Gloucester, était donc enfermée ou surveillée de tous les côtés. Que le comte de Grasse conservât le blocus de la Chesapeake, et Cornwallis allait mettre bas les armes.

A Philadelphie, où cette nouvelle était arrivée tout de suite, la joie patriotique avait éclaté dans une grande manifestation populaire : les habitants s'étaient portés en foule devant l'hôtel du chevalier de La Luzerne, ministre de France, ils l'avaient fait venir au balcon et l'avaient salué de leurs vivats.

L'établissement de communications entre l'escadre de Grasse et les troupes de Saint-Simon restait assez périlleux, même en l'absence de toute escadre ennemie. On ne pouvait se servir à cet effet que de bâtiments à rames ; il fallait les envoyer à plus de vingt-cinq lieues de l'endroit où mouillaient les vaisseaux, sans qu'il fût possible de les soutenir à pareille distance. Du moins, une division, composée du *Glorieux*, du *Triton*, du *Vaillant*, de l'*Experiment*, et des frégates, l'*Andromaque* et la *Diligente*, fut postée à l'entrée des deux rivières de James et d'York, de manière à surveiller à la fois Williamsburg sur le James, où les alliés avaient leur quartier général, Yorktown et Gloucester, sur les deux bords de l'York, où était établi Cornwallis. Pour le gros de l'escadre française, il était resté au large du cap Henry.

Dans la matinée du 5 septembre, Grasse reçut une dépêche de Washington. Celui-ci l'informait que l'armée de Rochambeau et une partie de la sienne étaient arrivées à Elkton, tout à fait au fond de la Chesapeake. Il lui demandait de lui envoyer des transports pour faire passer ses troupes à Yorktown ; la voie par la Chesapeake était

la moins longue, la moins fatigante, et, les Français restant au mouillage du cap Henry, la moins périlleuse. Il le prévenait encore de l'arrivée prochaine de Barras, qui avait dû quitter Newport avec la grosse artillerie et le reste des troupes.

Voici que justement, vers neuf heures du matin, tandis que Grasse prenait connaissance de cette dépêche, les vigies signalaient vingt-sept voiles au large. On crut que c'était Barras, et il y eut un moment de joie. On savait que la *Concorde*, partie du Cap avec les lettres de Grasse, était arrivée à Newport le 15 août ; Barras en était parti peu après ; les mauvais temps avaient pu retarder sa marche ; quant au chiffre trop élevé de vingt-sept voiles, il s'expliquait par le nombre des bâtiments de transport qui suivaient l'escadre de Rhode Island. Mais lorsqu'on put mieux reconnaître l'escadre qui s'approchait, on sut la vérité : ce n'était pas Barras, c'étaient les Anglais !

Alors il faut se battre. Grasse ne songe plus ni aux troupes qu'il a débarquées pour Williamsburg et dont il n'a pas encore eu de nouvelles, ni aux soldats de Rochambeau et de Washington qui l'appellent au fond de la Chesapeake : l'investissement de Yorktown, le transport des troupes alliées, tout cela n'est qu'un jeu, si la mer est libre. Immédiatement, sur l'heure même, sans penser à rien d'autre, Grasse prit le parti d'aller au-devant de l'ennemi. Voilà le fait d'un vrai homme de guerre. Ce jour-là, le général français a vu, nettement, la seule chose à faire ; comme il a agi avec une extrême rapidité, il l'a faite.

A midi, la marée permit à Grasse d'appareiller ; le signal fut fait de couper ou de filer les câbles et d'appareiller en ligne de vitesse. Tous ces ordres furent décidés, transmis, exécutés en quelques instants ; en moins de trois quarts d'heure, l'armée française était sous voiles.

Elle s'avancait avec la brise du nord-nord-est, les amures à bâbord, le cap à l'est-sud-est. Elle était forte de vingt-quatre vaisseaux de ligne et de deux frégates : neuf voiles à l'avant-garde, sous les ordres de Bougainville, qui montait l'*Auguste* ; — neuf voiles au corps de bataille, sous les ordres de Grasse qui montait la *Ville de Paris* ; — huit voiles à l'arrière-garde, sous les ordres de Monteil, qui montait le *Languedoc*.

L'escadre anglaise arrivait grand large sur les Français. Elle comprenait vingt vaisseaux et sept frégates : à l'avant-garde, Hood sur le *Barfleur* ; — au corps de bataille, Graves sur le *London* ; — à l'arrière-garde, Drake sur la *Princess*. Les forces en présence étaient sensiblement égales ; mais les Français avaient l'avantage d'occuper la position maîtresse, l'entrée de la Chesapeake ; c'était la situation d'Arbuthnot et de Des Touches retournée. Les Anglais s'étaient laissé surprendre par la rapidité de leurs adversaires. Hood, qui venait des Antilles, et Graves, qui était resté en station à New-York, avaient appareillé des bords de l'Hudson le 31 août, presque au moment où Grasse venait de jeter l'ancre par le travers du cap Henry. A présent, il devenait bien difficile de l'en déloger.

Considérée en elle-même, la bataille de la Chesapeake, ou du 5 septembre 1781, n'offre pas un intérêt spécial. Elle fait partie du type classique des batailles qui sont précédées de longues évolutions pour avoir le vent, et qui consistent en canonnades sans engagement proprement dit. Après avoir évolué pendant plus de deux heures pour former leurs lignes et gagner le vent, les escadres, ou plutôt les deux avant-gardes commencèrent à se canonner violemment ; mais le vent tomba, et l'action se trouva interrompue. Grasse fit plusieurs tentatives pour amener une reprise ; il n'y réussit pas. Toutefois, les cinq vais-

seaux de l'avant-garde ennemie eurent beaucoup d'avaries; dans l'escadre de Grasse, le *Pluton*, de d'Albert de Rions, vaisseau de tête de l'avant-garde, fut seul endommagé dans son gréement. La nuit mit fin au combat; les Français gardaient l'avantage de la position.

Pendant cinq jours encore, les deux escadres restèrent en présence, manœuvrant toujours et ne combattant pas. Le 10 septembre au soir, comme l'armée de Grasse avait fini par gagner le vent, Graves et Hood prirent pendant la nuit la bordée du large; au jour, ils étaient hors de vue. Leur disparition était l'aveu de leur défaite, ou plutôt de leur impuissance; ils abandonnaient la Chesapeake aux Français.

Plus rien à présent ne retenait Grasse au large; tout au contraire le rappelait à la côte : l'ignorance où il était du sort des canots de débarquement, la demande de Washington pour le transport des troupes, l'attente de Barras. Il força de voiles; le 11, il mouillait encore au cap Henry. Là, il eut une grande joie. Il trouva au mouillage la petite escadre de Barras et son convoi d'artillerie, qui étaient arrivés de Newport la veille au soir. Les deux escadres ne se reconnurent d'ailleurs pour amies qu'au moment même où Grasse parut à l'entrée de la baie.

Les opérations du 5 au 10 septembre, qui s'étaient faites au large, avaient permis à l'escadre de Rhode Island de passer sans être aperçue. Graves avait commis une grande faute en ne se servant pas de ses forces supérieures pour empêcher Barras de prendre la mer ou pour l'intercepter en route. A présent que l'artillerie de siège des Français venait d'arriver à la Chesapeake et que la jonction de leurs deux escadres, des Antilles et des États-Unis, était accomplie, les jours de Yorktown étaient comptés.

En reprenant son mouillage, l'escadre de Grasse amarina, le 11 septembre, deux frégates anglaises, l'*Iris* et le

Richmond, et quelques petits bâtiments ¹. Elle apprit que les chaloupes et les équipages étaient arrivés sains et saufs à Williamsburg. Les Français qui avaient été à la peine sur cette côte d'Amérique, qui avaient fait un rude apprentissage de la guerre à Sandy Hook et à Newport allaient-ils enfin être à la victoire ? La Chesapeake allait-elle faire oublier les jours amers de Savannah ?

Sans attendre le secours des bâtiments légers de l'escadre de Grasse, sortie à cette date pour combattre les Anglais, une partie des Franco-Américains s'étaient embarqués, le 8 septembre, sur les barques qu'ils avaient pu trouver, au mouillage d'Elkton. Lincoln, Custine, Lauzun commandaient les trois principaux détachements de cette flottille. Au bout de trois jours, le mauvais temps les obligea de s'arrêter à Annapolis. Puis Lauzun avait repris la mer ; il lui avait fallu encore dix jours pour descendre toute la Chesapeake.

Après son retour, Grasse avait mis, sous les ordres de La Villebrune, une petite division, composée du *Romulus*, des frégates la *Gentille*, la *Diligente*, l'*Aigrette*, et des deux prises récentes, l'*Iris* et le *Richmond* ; il l'avait envoyée à Annapolis, avec neuf transports, pour y embarquer le corps de troupes de Vioménil. Cette opération se fit vite et bien. Le 21 septembre, la division de La Villebrune quittait Annapolis, emmenant tout son monde ; le surlendemain matin 23, elle était dans le James River ; le 26, toutes les troupes qu'elle avait amenées étaient établies à Williamsburg. Washington et Rochambeau, venus par la route de terre, étaient arrivés au même endroit depuis le 14. Ainsi, la concentration des forces était complètement terminée, sous les murailles mêmes de Yorktown. Toutes

1. La *Diligente*, du vicomte de Mortemart, se distingua à la prise de l'*Iris*.

ces opérations multiples, compliquées, laborieuses, avaient réussi, parce qu'une escadre, établie entre le cap Charles et le cap Henry, avait complètement barré les communications entre la Chesapeake et l'Atlantique.

Grasse, cependant, avait failli quitter de nouveau son poste de sentinelle pour aller à la recherche des escadres anglaises. Il venait d'apprendre la prochaine arrivée à New-York de l'escadre de Digby; convaincu que Graves n'attendait que ce renfort pour prendre sa revanche de l'affaire du 5, il voulait le frapper avant qu'il eût pu rien faire. Mais, le 25, Washington lui dépêcha La Fayette, qui lui demanda avec instance de ne point partir ¹. S'il part, Cornwallis aura des chances de s'échapper par mer de sa prison; l'occasion unique que les alliés ont en ce moment risquera de leur glisser entre les doigts. Grasse consulte ses officiers; l'avis du conseil de guerre est de rester. Il s'y conforme; mais tout en répartissant ses vaisseaux à l'entrée de la baie, il prend ses dispositions pour appareiller en quelques minutes, si l'ennemi se présente de nouveau.

L'investissement de Yorktown était achevé le 29 septembre. Le 30, Grasse faisait débarquer huit cents hommes pour le blocus de Gloucester. Trois semaines après, Cornwallis demandait à traiter; le 19 octobre 1781, la capitulation de Yorktown était signée. La nouvelle s'en répandit comme une trainée de poudre à travers les treize États. Quelques jours plus tard, on vendait dans les rues de Boston une petite feuille imprimée, qui annonçait la grande nouvelle ²; en tête, en gros caractères, on avait

1. Washington et Rochambeau avaient rendu visite à Grasse, le 15 septembre, à bord de la *Ville de Paris*.

2. Il y en a un exemplaire aux archives de la Marine : B¹ 191, fol. 230. Cf., fol. 162, une feuille analogue, imprimée à Providence, qui porte cet en-tête : *GLORIOUS NEWS*.

imprimé ces deux mots, qui disaient tout : *Cornwallis TAKEN!*

A qui revenait le mérite d'avoir imposé cette capitulation, qui assurait le triomphe de la liberté américaine? Chacun avait fait son devoir. Miliciens de Washington, troupes régulières de Rochambeau, volontaires de Lauzun, soldats de La Fayette, nobles de France et plébéiens d'Amérique, vétérans et jeunes recrues, tous avaient rivalisé d'endurance et d'entrain dans ces marches pénibles. Lors de l'assaut final, ils avaient tous exécuté ce que La Fayette avait dit de ses propres troupes : « Nous sommes de jeunes soldats et n'avons en pareil cas qu'une tactique, c'est de décharger nos fusils et d'entrer tout droit, à la baïonnette. » Comment ne pas songer à la joie de ces vaillants, comment ne pas envier le bonheur de ces victorieux? Ils avaient combattu pour deux causes saintes : la liberté et l'honneur. Les compatriotes de Washington étaient libres ; les soldats de Rochambeau avaient vengé les vaincus de Rosbach et de Crefeld.

Mais celui qui avait rendu le succès possible, ou plutôt sans lequel rien n'aurait pu se faire, c'était le lieutenant général qui était accouru des Antilles et qui avait repoussé l'escadre anglaise. Les témoignages officiels de la reconnaissance des États-Unis ne manquèrent pas à Grasse et à ses marins ; le Congrès lui vota le don de quatre pièces de canon, que Louis XVI l'autorisa à accepter et à faire monter en batterie à son château de Tilly ¹. Mais le témoignage le plus explicite de la reconnaissance des Américains est dans ces mots de Washington : « La reddition d'York, qui a valu tant de gloire et de profit aux alliés et dont l'honneur revient à Votre Excellence, a grandement

1. Brevet en date du 15 juillet 1786. A. M., B¹ 101. — Le château de Tilly est dans le département de Seine-et-Oise, arrondissement de Mantes, canton de Houdan.

dépassé notre plus ardente attente ¹. » Quelques jours plus tard, à propos de nouveaux projets de campagne, il lui écrivait encore : « Quels que soient les efforts faits par les armées de terre, la marine aura toujours le rôle décisif dans la présente querelle ². » C'était reconnaître que le « trident de Neptune » avait été le véritable instrument de la victoire.

De son camp près d'York, le lendemain même de la grande journée où Cornwallis avait livré vingt-deux drapeaux, cent soixante pièces de canon, huit mortiers, où ses six mille hommes et ses quinze cents matelots avaient défilé, en remettant leurs armes, devant les troupes franco-américaines, La Fayette, tout à la joie de ce triomphe, écrivait à Maurepas (20 octobre 1781) : « La pièce est jouée, et le cinquième acte vient de finir ; j'ai été un peu à la gêne pendant les premiers, mon cœur a joui vivement du dernier. » Il était temps que la toile tombât ; car le drame avait failli se compliquer par l'entrée en scène d'un nouvel acteur. Le 25 octobre, moins d'une semaine après la capitulation, une escadre de vingt-sept vaisseaux de ligne était signalée au large du cap Henry ; elle portait le second fils du roi d'Angleterre, le prince William-Henry, avec un corps de six mille hommes de troupes que Clinton amenait en hâte de New-York. Il était trop tard : sur terre, tous les ouvrages des Anglais avaient été détruits, à Gloucester, à Yorktown, à Portsmouth ; sur mer, l'escadre de Grasse était prête au combat. L'ennemi ne fit que se montrer au large, et il disparut. Il n'avait même pas pu empêcher le

1. DONIOL, *La Participation de la France...*, t. IV, p. 693.

2. MAHAN, *Influence de la puissance maritime*, p. 438, où est citée aussi cette phrase d'une lettre de Washington à La Fayette (15 novembre 1781) : « Aucune armée de terre ne pourra agir [en Amérique] d'une manière décisive, si son action n'est accompagnée de la supériorité sur mer. »

passage de la *Surveillante*, où était Lauzun, et de l'*Andromaque*; les deux frégates arrivèrent en France environ trois semaines plus tard ¹, et elles y firent connaître la grande nouvelle. Décidément, la pièce était jouée.

Washington aurait voulu que l'amiral français se portât à présent avec son escadre devant Charleston; cette place de la Caroline du Sud était toujours aux mains de l'ennemi, mais dans des conditions à faire espérer une prompte capitulation. Il lui écrivit à ce sujet une lettre pressante : « Il dépendrait de Votre Excellence de terminer la guerre et de placer les alliés en situation de dicter la loi. Une campagne si glorieuse et si fertile en conséquences ne peut être réservée qu'au comte de Grasse. » Et il lui montrait la réunion de tous ces avantages : une escadre vraiment supérieure, un amiral dont le bonheur avait égalé les talents, une armée rayonnante de succès, une saison propice. A défaut de l'expédition de Charleston, on devait tenter une expédition, fort utile aussi, quoique moins importante, contre Wilmington, que les Anglais occupaient dans la Caroline du Nord.

Grasse avait répondu que l'expédition de Charleston était trop longue, car ses instructions lui prescrivaient de revenir au plus tôt aux Antilles; on pourrait étudier le projet pour la campagne prochaine. Pour la marche sur Wilmington, il était prêt à l'appuyer, si tout était prêt pour le départ avant le 1^{er} novembre. Les Américains ne pouvaient être prêts à cette date. Alors Grasse fit ses préparatifs de départ; il laissait dans la baie de la Chesapeake, sous les ordres de La Villebrune, le *Romulus*, l'*Hermione* et la *Diligente*. Le 4 novembre, il mit à la voile pour les Antilles.

1. La *Surveillante*, commandée par le chevalier de Villeneuve Cillart, partit de la Chesapeake le 24 octobre et arriva à Brest le 15 novembre.

En se quittant, Washington et Grasse s'étaient dit au revoir ; l'année suivante ils devaient reprendre contre Charleston ou contre New-York l'action commune qui venait de réussir de tous points contre Yorktown. Grasse quittait pour n'y plus revenir les côtes des États-Unis. Moins de six mois plus tard, l'armée navale qui avait triomphé à la Chesapeake devait subir le désastre des Saintes.

L'affaire de Yorktown avait tranché d'une manière décisive la question de la liberté de la république américaine ; aux États-Unis la grande guerre était finie. Aussi n'y a-t-il plus à glaner après le départ de Grasse que quelques faits d'importance secondaire.

Avant la campagne de la Chesapeake, La Pérouse s'était signalé par une heureuse croisière dans les eaux de Terre-Neuve et de l'île Royale. Le 21 juillet 1781, avec l'*Astrée*, qu'il commandait, et avec l'*Hermione*, que commandait La Touche, il avait dispersé, près de l'île Royale ¹, un convoi anglais et il s'était emparé d'un petit bâtiment de guerre, le *Jack*, de quatorze canons ². Depuis quelque temps déjà il songeait à porter la guerre dans ces parages peu fréquentés par les escadres et à prendre les établissements anglais de la compagnie de la baie d'Hudson ; il proposait d'y former une colonie avec les habitants de Saint-Pierre et de Miquelon, qui avaient dû se rendre en 1778 au commodore Evans et qui avaient été transportés en France. Il exécuta en partie ce projet, au milieu de l'année 1782.

Parti du Cap Français le 31 mai 1782, sept semaines environ après la bataille des Saintes, avec le *Sceptre* qu'il

1. Aujourd'hui île du Cap Breton ; cédée par la France à l'Angleterre en 1763.

2. Il a laissé une relation intéressante de cette affaire. A. M., B¹ 191.

montait, l'*Astrée* et l'*Engageante*, que montaient Fleuriot de Langle et La Jaille, il arriva au mois d'août dans les eaux de la baie d'Hudson. Les forts Prince-de-Galles, York, Severn, qui étaient les principaux établissements de la compagnie anglaise pour le commerce des pelleteries, furent pris et détruits. La Pérouse chargea à bord de ses bâtiments une très riche cargaison de peaux de loutres, castors, martres, renards, ours, bisons, rats musqués, etc. ¹. Après quatre semaines environ de séjour sur cette mer où le drapeau français venait d'apparaître peut-être pour la première fois, il fit route pour l'Europe. Il arrivait à Cadix vers la mi-octobre. Castries lui adressa les plus vives félicitations sur la manière dont il avait dirigé sa division dans ces parages inhospitaliers ²; le roi avait lu « en original, avec beaucoup d'attention », le journal de cette campagne; il avait chargé le ministre d'exprimer sa satisfaction au commandant du *Sceptre*, aux deux autres commandants, aux officiers et aux équipages, pour le talent et l'activité dont ils avaient tous fait preuve.

Sans songer à envoyer une nouvelle escadre dans les eaux des États-Unis, le gouvernement français se préoccupait de faire passer à Rochambeau quelques secours en hommes et en argent. Kergariou de Locmaria, qui commandait la *Sibylle*, arriva dans la Chesapeake le 7 janvier 1782; il apportait deux millions pour l'armée. Avec sa frégate, il nettoya la région de la Delaware de quelques petits corsaires qui inquiétaient le commerce de Philadelphie.

1. Procès-verbal de la vente qui en fut faite à Brest, le 16 novembre 1782. A. M., B¹ 185.

2. Lettre du 10 novembre 1782. A. M., B² 422. — Pendant la traversée du retour, la division avait perdu soixante-dix hommes du scorbut; elle avait débarqué quatre cents malades à Cadix.

La frégate la *Gloire*, commandée par Vallongue, partit de Brest, le 19 mai 1782. Avec le comte de Ségur, fils du ministre de la Guerre, qui a inséré dans ses *Mémoires* une intéressante relation de la traversée, il y avait à bord le duc de Lauzun, qui retournait en Amérique, le prince de Broglie, le baron de Montesquieu, petit-fils de l'auteur de l'*Esprit des lois*, le chevalier Alexandre de Lameth et d'autres passagers de distinction. Les mauvais temps et le voisinage d'une croisière anglaise obligèrent la *Gloire* à relâcher à Nantes, à Lorient, à Rochefort. Dans ce dernier port, les ordres du ministre la joignirent à une autre frégate, l'*Aigle*, qu'on armait pour les États-Unis. La Touche¹, qui avait le commandement de l'*Aigle*, devait commander cette division.

L'*Aigle* et la *Gloire* appareillèrent de l'île d'Aix le 15 juillet. La traversée fut très lente. L'*Aigle* avait pris à la remorque un navire marchand, qui portait une personne chère à La Touche², et ne faisait que peu de chemin. On s'arrêta aux Açores pendant plusieurs jours, qui parurent trop courts à Ségur, à Lauzun et à leurs compagnons, à cause des relations aimables qu'ils avaient trouvées dans un couvent de jeunes Portugaises. A la hauteur des Bermudes, dans la nuit du 4 au 5 septembre, les deux frégates

1. La Touche était le fils aîné de La Touche (ou Le Vassor de La Touche), qui mourut à Paris le 13 avril 1781, étant lieutenant général. Le commandant de l'*Aigle* fut garde-marine le 27 février 1758, lieutenant de vaisseau le 17 mai 1777; il prit rang comme capitaine de vaisseau le 22 novembre 1782; il fut directeur adjoint des ports et arsenaux le 27 février 1785 A. M., C¹ 17, fol. 66-82; C¹ 174.

2. « M. de La Touche mérite que vous lui fassiez une réprimande. Il avait, dans un bâtiment à sa suite, une créature avec laquelle il vit. Les Anglais, l'ayant prise, la lui ont renvoyée comme sa femme. Cela s'est su et ne peut faire qu'un mauvais effet dans un pays d'aussi bonnes mœurs que celui-ci. » Vaudreuil à Castries; de Boston, à bord du *Triomphant*, 21 décembre 1782. A. M., B⁴ 206.

eurent un combat très violent avec l'*Hector*, qui portait les couleurs anglaises depuis qu'il avait été pris à la journée des Saintes; l'*Hector* dut leur laisser la route libre. Le 11 septembre, elles arrivèrent en vue de la Delaware. Chassées par la division du commodore Keith Elphinstone, elles durent s'échouer dans la rivière. L'*Aigle* tomba aux mains des Anglais; La Touche fut fait prisonnier (14 septembre 1782). La *Gloire*, plus heureuse, put gagner Philadelphie.

La *Danaé*, du comte de Capellis, partie de Rochefort le 8 novembre 1782, avec un million huit cent mille livres pour l'armée de Rochambeau, eut une traversée très tourmentée; elle arriva à Philadelphie le 27 décembre.

Le port de Boston, qui avait abrité en 1778 l'escadre de d'Estaing, abrita en 1782 l'escadre que Vaudreuil commandait, à la place de Grasse, depuis la journée des Saintes. Elle était arrivée dans la capitale du Massachusetts le 9 août ¹. Elle s'y établit dans une forte position défensive; elle attendait l'armée de Rochambeau, qui devait la rejoindre. L'un des vaisseaux de l'escadre, le *Magnifique*, s'étant perdu sur une île de la rade, le Congrès des États-Unis fit don de l'*America* au roi de France pour le remplacer ². Ce fut le fait le plus marquant du séjour de près de cinq mois que l'escadre fit à Boston; elle ne sortit point pour attaquer l'escadre anglaise, que Pigot, le successeur

1. Pendant la traversée du Cap Français à Boston, l'*Amazone* eut un combat à portée de fusil, le 28 juillet, avec la frégate anglaise *Santa Margarita*. Son commandant, Montguyot de Cambonne, fut tué. Elle fut amarinée pendant quelques heures; puis les Anglais l'abandonnèrent.

2. Le 3 septembre 1782. — Bien que construit avec beaucoup de soin, l'*America* était hors de service au bout de quatre ans, à cause de la mauvaise qualité des bois. Castries fit décider qu'on le démolirait et qu'on le remplacerait par un autre vaisseau de soixante-quatorze, du même nom 20 août 1786. A. M., B¹ 101.

de Rodney, avait conduite à New-York le 4 septembre, pas plus que celle-ci ne vint faire de démonstration devant Boston. Le 24 décembre, Vaudreuil reprit la mer. Il avait embarqué le corps de troupes françaises, dont Rochambeau venait de passer le commandement à Vioménil, et il le conduisait dans les eaux des Antilles, car la France et l'Espagne songeaient toujours à faire en commun l'expédition de la Jamaïque.

Dans la première quinzaine de février 1783, l'escadre de Vaudreuil se trouvait réunie à Porto Cabello, sur les côtes de la capitainerie générale de Caracas.

Rochambeau s'embarqua de son côté avec quelques officiers, le 8 janvier 1783, à bord de l'*Émeraude*, du chevalier de Quemy, qui était mouillée dans la Chesapeake. L'*Émeraude* parvint à échapper à quelques vaisseaux de New-York qui étaient en croisière; le 10 février, elle jetait l'ancre à l'embouchure de la Loire.

Il restait encore aux États-Unis quelques troupes françaises, sous les ordres de Lauzun. Quand la nouvelle de la paix fut connue, elles furent embarquées à bord de la *Gloire*, que commandait Vallongue, et de quelques frégates. Partie de Wilmington sur la Delaware, le 11 mai, la petite division de Vallongue et de Lauzun arrivait à Brest le 11 juin.



CHAPITRE XXII

LA CAMPAGNE DE GRASSE EN AMÉRIQUE

3^o AUX ANTILLES : LES SAINTES

Prise de Saint-Eustache par Bouillé, 15 novembre 1781. — Expédition de Grasse contre Saint-Christophe, janvier-février 1782. — Combat de Saint-Christophe, 25 janvier. — Kersaint à la Guyane. — Concentration aux Antilles des escadres de France et d'Angleterre. — Projet franco-espagnol sur la Jamaïque. — Départ de Grasse de Fort-Royal, 8 avril. — Combat du 9 avril. — Bataille des Saintes, 12 avril 1782. — Vaudreuil conduit l'escadre au Cap, puis à Boston. — Nouveau projet franco-espagnol sur la Jamaïque. — L'escadre à Porto Cabello, janvier-avril 1783. — Rentrée de l'escadre de Vaudreuil à Brest, 17 juin 1783 — Derniers combats aux Antilles : le *Scipion*, la *Sibylle*, le *Solitaire*. — Dons patriotiques après la bataille des Saintes.

Partie des caps de la Chesapeake le 4 novembre 1781, l'escadre de Grasse, bien entraînée, marchant vite et en bon ordre, jetait l'ancre le 26 du même mois à Fort-Royal de la Martinique.

Le même jour, le marquis de Bouillé venait, très habilement, d'exécuter un coup de main. Comme s'il allait au-devant de l'armée navale, il était sorti, le 15, de Saint-Pierre de la Martinique, avec une flottille de huit voiles, que commandait le chevalier de Girardin, capitaine de vaisseau. Faisant un grand détour pour cacher sa marche aux îles anglaises, servi en cela même par des vents con-

traires, il avait louvoyé en tous sens. Puis brusquement, le 25 au soir, par une nuit noire, il était arrivé devant Saint-Eustache, l'île si durement traitée par Rodney au mois de février précédent. Débarquer sur une côte de rochers, occuper les positions maîtresses, se présenter à l'improviste devant les troupes anglaises au moment où elles étaient tranquillement à la parade, les faire prisonnières, arrêter le gouverneur qui se rendait sur le terrain de l'exercice, pénétrer dans le fort, relever derrière lui le pont-levis, pour que la garnison ne pût pas s'échapper : tout cela fut comme un jeu pour Bouillé, Dillon ¹, et leurs compagnons. On avait trouvé dans l'île environ trois millions, dernier reste du brigandage de Rodney ; ils furent restitués aux Hollandais. De Saint-Eustache, Bouillé avait fait occuper par le vicomte de Damas Saint-Martin et Saba. Le gouverneur anglais d'Antigua, déconcerté par la rapidité de ces coups, n'avait rien pu faire.

Ces opérations étaient brillantes, relativement aisées, propres à tenir en haleine les équipages. Grasse, après avoir ravitaillé son escadre, résolut de les renouveler en plus grand. Il reprit la mer, le 26 décembre 1781 ; il y avait à bord de l'escadre six mille hommes de troupes de débarquement, sous les ordres de Bouillé. L'objectif était la Barbade, où était à cette date l'escadre de Hood, revenue presque en même temps que l'escadre française du continent américain. Mais on ne put, à cause du vent, remonter le canal de Sainte-Lucie ; on dut rentrer à Fort-Royal, le 3 janvier (1782). La sortie avait duré huit jours, l'opération était manquée.

Nouvelle sortie le 5 janvier (1782). Cette fois, l'objectif était Saint-Christophe, — Saint-Kitts pour les Anglais, —

1. Le comte Arthur Dillon, qui fut gouverneur de Tobago en 1786.

au nord de la Guadeloupe. On n'arriva que le 11 devant la Basse-Terre de Saint-Christophe. La rade était vide. Aussitôt on débarqua les hommes et les munitions. La Basse-Terre fut occupée sans coup férir ; mais la garnison anglaise se retira dans la forteresse de Brimstone Hill, située sur des hauteurs escarpées à quatre ou cinq lieues vers le nord-ouest. Il fallait en faire le siège en règle ; Bouillé commença tout de suite cette opération.

Que faisaient cependant les escadres anglaises ? Hood, qui était à la Barbade, avait appris la seconde sortie des Français. Le 14 janvier, il prenait la mer à son tour ; le 21, il mouillait à Saint-John, à Antigua. Il était trop tard pour empêcher le débarquement des Français à la Basse-Terre ; mais on pouvait essayer de les prendre à leur propre piège. Aussi longtemps que Brimstone Hill tiendrait bon, cet espoir pouvait se réaliser. Hood allait exécuter une manœuvre pleine d'audace ; l'auteur de *l'Influence maritime dans l'histoire* l'appelle « l'effort militaire le plus brillant de toute la guerre ». L'effort échoua d'ailleurs, mais ce ne fut pas la tactique de Grasse qui le fit avorter.

Le 23 janvier au soir, Hood, parti d'Antigua avec vingt-deux vaisseaux, allait mouiller à la hauteur de la pointe méridionale de Nièves (Nevis), au sud de Charlestown, le principal port de cette île ; il n'avait pas pu prendre le chenal entre Nièves et Saint-Christophe, impraticable aux vaisseaux de ligne. Il comptait fondre tout à coup, au point du jour, sur les Français, qui étaient au mouillage de la Basse-Terre, et les disperser par la soudaineté de son attaque. Cette conception hardie, digne de Suffren ou de Nelson, ne put s'exécuter à cause des avaries que quelques-uns de ses vaisseaux se firent en évoluant. Grasse fut averti du danger ; il mit en ordre de bataille son escadre, qui était entassée en plusieurs lignes devant la Basse-

Terre. La supériorité de ses forces devait lui permettre de donner une leçon à l'agresseur.

Cependant l'attaque de Hood se dessine dans l'après-midi du 24 ; l'amiral anglais, qui monte le *Barfleur*, longe du sud au nord la côte occidentale de Nièves. Grasse accourt vers le sud ; Hood alors vire de bord et prend chasse. Ce qu'il voulait, puisqu'il n'avait pas pu surprendre Grasse, c'était lui faire abandonner son mouillage. Aussi laisse-t-il son arrière-garde et une partie de son centre aux prises avec les Français ; deux de ses vaisseaux sont gravement compromis. Peu importe, si l'opération finale doit réussir.

Le lendemain 25, les deux escadres sont rangées à la hauteur de Nièves, sur deux lignes à peu près parallèles, les Français à neuf milles environ au large, les Anglais le long de la côte. Nouvelle bataille du type classique : canonade en ligne et à distance. Tout à coup, vers midi, l'escadre anglaise vire au nord ; elle se dérobe du côté de la Basse-Terre. Grasse comprend la faute qu'il a commise quand il a quitté son mouillage ; il vire au nord à son tour, mais il ne peut plus que se mettre à la poursuite des Anglais. C'est une chasse furieuse. La *Ville de Paris*, vaisseau amiral, force de voiles ; elle ne peut atteindre que l'arrière-garde ennemie, où le *Canada*, de l'amiral Graves et du commandant William Cornwallis, le *Bedford* et la *Resolution* s'exposent à des bordées terribles pour permettre aux autres vaisseaux de mouiller. Car Hood a fait le signal de s'arrêter, dès qu'il est arrivé à l'abri de Saint-Christophe, entre la pointe méridionale de l'île et la baie de la Basse-Terre. La rage des Français s'exhale dans la violence de leur tir ; mais c'est du bruit pour rien. Grasse a été joué, il doit se retirer au sud en abandonnant à Hood la place qu'il avait perdue.

L'amiral anglais passa la nuit du 25 au 26 et la matinée

du 26 à s'établir dans une très forte position, de manière à ne pouvoir être tourné ni à droite ni à gauche. Le *Barfleur* occupait le sommet d'un angle saillant, formé par les vaisseaux de l'escadre. Mouillée sur ses ancres, tranquille du côté de la terre, prête à résister du côté de la mer, l'escadre de Hood attendait.

Le 26, Grasse, revenant du sud, fit une nouvelle attaque. Suivant la tactique du temps, de ses vingt-six vaisseaux il forma une colonne; en tête venait le *Pluton*, de d'Albert de Rions. Abandonné à un moment par le vent, le *Pluton* resta en panne devant les Anglais, qui tirèrent sur lui comme sur une cible, défilant peu à peu devant toute la ligne et criblée de projectiles. Les vaisseaux français vinrent ainsi à tour de rôle se faire canonner, sans pouvoir entamer les flancs de la citadelle navale qu'ils avaient devant eux. Grasse recommença encore une attaque le même jour; elle ne fut pas moins infructueuse. Le mouillage était bien aux Anglais. Il se borna dès lors à croiser au large, dans le sud.

Maître des côtes, Hood s'empessa, le 28, de débarquer des troupes. Les Français, qui assiégeaient Brimstone Hill, allaient être assiégés dans leurs propres lignes; comme les Anglais interceptaient la mer, ils ne pouvaient plus être secourus. Heureusement, l'énergie de Bouillé répara les fautes de Grasse et annula la hardiesse de Hood. Il pressa le siège avec fureur: le 13 février, Brimstone Hill dut ouvrir ses portes ¹. Tout de suite, Bouillé fit mettre

1. Un soldat français envoya à son père un morceau du pavillon anglais de cette forteresse; le père écrivit à ce propos au ministre la lettre suivante:

« Mon fils m'écrit qu'il n'aurait que des boulets anglais à m'envoyer, mais que, cela ne pouvant se mettre dans une lettre, il aime mieux joindre à sa lettre un morceau du pavillon anglais qui flottait sur le fort de Brimstone Hill. Daignez, monseigneur, en agréer un échantillon comme un hommage qu'un jeune militaire a l'hon-

en position des mortiers et de grosses pièces de siège ; il prenait ses dispositions pour bombarder l'escadre qui était au mouillage.

Hood n'avait plus rien à faire ; à son tour, il pouvait être pris entre Bouillé et Grasse. Celui-ci avait mouillé à Charlestown le 13 et pris possession de Nièves. Le lendemain de la capitulation, dans la nuit du 14 au 15 février, à onze heures, toutes les montres étant réglées sur celle de l'amiral, les vaisseaux anglais lèvent l'ancre ; à moins de cinq milles, ils aperçoivent très distinctement les feux des Français, qui ne se doutent point que l'ennemi leur glisse encore entre les doigts. Ils font voile vers le nord-ouest, ils doublent l'île. Le 19, cinq jours plus tard, n'ayant été arrêtés par personne, ils jettent l'ancre dans la rade de Saint-John, à Antigua. Le 22, ils remettaient à la voile pour rallier l'escadre de douze vaisseaux que Rodney venait d'amener à la Barbade.

Cette campagne de Hood, de la Barbade à Saint-Christophe par Antigua, et de Saint-Christophe à la Barbade par Antigua, du 14 janvier au 22 février (1782), est un pur chef-d'œuvre d'audace, d'habileté, de présence d'esprit.

Les Français pouvaient se dire vainqueurs ; ils l'étaient, en effet, puisqu'ils avaient occupé Saint-Christophe, Nièves, et même Montserrat, qu'ils avaient pris, le 22 février, au retour de Saint-Christophe. Grasse, sans doute, aurait donné tous ces trophées pour l'escadre qui l'avait deux fois joué, à son arrivée, à son départ, et qui, pendant son séjour, l'avait réduit à l'impuissance.

Tout était à la joie à la Martinique. Avec les succès de

neur de vous faire de ses premières armes par les mains de son père... Au Port-Louis, le 19 avril 1782. LE CORRIO. »

Ce petit carré de laine rouge, attaché par un cachet de cire à une feuille de papier, est toujours aux archives de la Marine : B⁴ 195, fol. 52.

Bouillé et de Grasse, on venait d'apprendre la naissance d'un dauphin et la prise de Minorque. « Les réjouissances ne finissent pas, » écrivait un habitant de Fort-Royal. On pouvait se réjouir aussi pour les succès que le capitaine de vaisseau Kersaint de Coëtnempren venait de remporter sur les côtes de la Guyane ¹. Avec l'*Iphigénie* qu'il commandait lui-même, l'*Aimable*, du chevalier de Suzannet, et trois autres petits bâtiments, il avait repris, du 1^{er} au 8 février 1782, les comptoirs de Demerara, d'Essequibo et de Berbice, que les Anglais avaient enlevés aux Hollandais. Succès éphémères, réjouissances illusoire : les escadres ennemies étaient intactes.

La France et l'Angleterre faisaient alors une grande concentration de forces navales aux Antilles.

Sorti de Brest le 10 décembre 1781 avec l'escadre de Guichen, le marquis de Vaudreuil avait la mission de conduire à la Martinique le *Triomphant* et le *Brave* ², escortant un convoi. Ayant pris part, le 12 et le 13 décembre, aux engagements malheureux que Guichen livra à Kempfenfelt, il perdit à peu près tout son convoi ; mais il continua sa route avec ses deux vaisseaux et il arriva à la Martinique le 30 janvier. Il se mit aussitôt à la recherche de Grasse ; il le rejoignit, quelques jours plus tard, devant la rade de Saint-Christophe.

Lorsque Guichen avait repris la mer à Brest, le 11 février 1782, à destination de Cadix, il emmenait avec lui une division de trois vaisseaux, la *Couronne*, le *Magnifi-*

1. Dans une lettre à Castries pour l'informer de son départ de Rochefort (octobre 1781), Kersaint disait : « La guerre de mer est un jeu de hasard. » (A. M., B¹ 312.) Ce soi-disant principe est peut-être une formule de modestie de la part du commandant de l'*Iphigénie* ; au point de vue stratégique, c'est une erreur.

2. D'Amblimont commandait le *Brave*.

que, le *Dauphin royal* ¹, commandée par Mithon de Genouilly. A la hauteur des côtes d'Espagne, cette division cingla vers la Martinique; elle y arriva le 20 mars, après avoir échappé, dans les eaux mêmes des Antilles, à une croisière anglaise. Par ses jonctions successives avec l'escadre de Barras ², avec les divisions de Vaudreuil et de Mithon de Genouilly, Grasse disposait, à la fin du mois de mars, de trente-six vaisseaux de ligne et de cinq frégates. Cinq bâtiments légers pour un nombre aussi considérable de bâtiments de guerre, la proportion, suivant les fâcheuses habitudes de l'état-major français, était beaucoup trop faible; le service de surveillance, cette partie capitale de toute stratégie, ne pouvait être que très imparfait.

Quant à l'escadre anglaise des Antilles, elle venait de se fortifier par l'arrivée de Rodney. Parti d'Europe le 15 janvier 1782 et ayant touché à la Barbade, il avait opéré sa jonction avec Hood, le 25 février, dans les parages d'Antigua, peu après le retour de celui-ci de l'expédition de Saint-Christophe. L'armée navale de Rodney comprenait dès lors trente-sept vaisseaux de ligne et onze frégates.

Toujours préoccupé de cette idée fausse de conquérir des îles, au lieu de détruire des escadres, le gouvernement français avait imaginé pour le printemps de 1782 une expédition contre la Jamaïque. L'idée était d'autant plus fâcheuse qu'il s'agissait encore d'une opération combinée entre les marines de France et d'Espagne, comme si les cruelles mésaventures des campagnes de la Manche et de Gibraltar n'avaient pas dû corriger Français et Espagnols de cette impardonnable erreur. Dans une longue lettre qu'il

1. Mac-Carthy Martaigne commandait le *Magnifique*; Roquefeuil-Montpéroux, le *Dauphin royal*.

2. Barras ne faisait plus lui-même partie de l'armée navale. Malade, il avait quitté Fort-Royal, le 27 mars 1782, avec la *Concorde*, qui arriva le 23 avril en rade de Rochefort.

adressait à Grasse ¹, Castries résumait ainsi les projets pour la campagne en cours. Ils se réduisaient « essentiellement aux points suivants : 1^o Subordonner toutes les opérations de la campagne à l'expédition contre la Jamaïque. 2^o Employer tous les moyens possibles pour que les escadres de France et d'Espagne demeurent combinées pendant toute la campagne. »

Le lieu de rendez vous était le Cap Français. C'est là que Grasse devait conduire son escadre et un énorme convoi de cent cinquante voiles. Le 8 avril, il quittait la rade de Fort-Royal de la Martinique, avec trente-cinq vaisseaux de ligne ² et les frégates.

Depuis plusieurs jours, Rodney l'épiait. Posté au nord de Sainte-Lucie, dans la baie du Gros Ilet, il faisait fouiller l'horizon en tous sens par ses frégates. Tout un réseau de signaux le rattachait à ses croiseurs, qui couraient des bordées devant la Martinique. Il savait qu'on y embarquait des troupes, qu'on y armait un convoi, en un mot, qu'on préparait une expédition. Le 8 avril, il apprit la sortie générale. Le même jour, à midi, il appareillait du Gros Ilet; depuis plusieurs jours, il était prêt. Libre de ses mouvements, il avait avec lui trente-sept vaisseaux de guerre et onze frégates, rien de plus, c'est-à-dire pas de convoi, pas de ces pesantes machines que trop souvent les amiraux français traînaient ou poussaient avec eux. Il courut au nord, derrière Grasse; le soir, au coucher du soleil, les frégates des deux escadres avaient réciproquement signalé l'ennemi. C'était la chasse qui commençait.

Toute la nuit du 8 au 9, les deux escadres filèrent vers le nord, les Français en tête. Peu à peu, les distances di-

1. Versailles, le 3 mars 1782. A. M., B⁴ 205.

2. Le *Saint-Esprit*, commandant Chabert Cogolin, ne sortit de Fort-Royal que le 19 avril, pour rallier au Cap, le 17 mai, l'escadre de Vaudreuil; il rentra ensuite à Lorient avec un convoi.

minuaient. Le 9 au matin, Grasse était arrivé par le travers de la pointe des Capucins, au nord-ouest de la Dominique, en vue des Saintes; Rodney, à cette heure, n'était plus qu'à deux lieues. Grasse s'arrêta pour se débarrasser de cette poursuite; il fit mettre son armée en bataille. Ce fut la première journée, le 9 avril 1782.

Grasse eut le temps d'envoyer son convoi vers le nord, sur la Guadeloupe, sous la protection du *Sagittaire* et de l'*Experiment* ¹. Dans la nuit qui suivit, le convoi put filer au large et échapper tout à fait à l'ennemi; il n'en fut plus question. Le lieutenant général avait remarqué que seize vaisseaux ennemis, — la division de Hood, — poussés vers le nord par la brise des canaux, étaient très en avant du reste de l'escadre, qui était encore retenu sous la Dominique, dans la zone des calmes. Hood avait bravement marché en avant; il espérait se saisir de deux vaisseaux, le *Zélé* ² et l'*Auguste*, qui étaient en arrière. Pour sauver ces retardataires, Grasse fit le signal de marcher sur Hood. Les Français arrivent droit sur lui; à portée de fusil, un violent combat s'engage. Mais Hood se replie vers le sud, il finit par se mettre hors de portée. Grasse s'arrête alors pour faire reprendre la route au nord. Ce combat, ou plutôt ce duel d'artillerie, avait duré environ trois heures, de dix heures vers une heure et demie. Un

1. Le *Sagittaire*, qui était parti de France à la fin de mars 1781 pour rejoindre l'escadre de Rhode Island, était commandé par Montluc de La Bourdonnaye. — Médine venait de recevoir le commandement de l'*Experiment*.

2. Gras Préville commandait le *Zélé*. En 1777, cet officier se trouvait compris parmi les lieutenants de vaisseaux à promouvoir, mais sur la liste son nom était accompagné de cette apostille : « N'a pas beaucoup de navigation et n'a jamais commandé. » (A. M., C¹ 5.) Il n'en fut pas moins promu capitaine de vaisseau, 4 avril 1777. Ses malades répétées prouvèrent qu'il n'avait pas corrigé son inexpérience professionnelle. Toute la punition du ministre fut de lui retirer le commandement du *Zélé*.

vaisseau avait été maltraité du côté des Français, le *Caton*, qui alla mouiller le soir même à la Basse-Terre; deux l'avaient été chez les Anglais. C'étaient tous les résultats matériels. « Vous appelez cela un combat? » avait dit au commandant Saint-Cézaire un colonel de dragons, passager sur le *Northumberland*. « On prendrait le thé sur le pont ¹ ! »

Pourquoi Grasse n'engagea-t-il pas, dès le début de l'action de ce jour, toute son escadre contre la division de Hood, au lieu de n'engager d'abord qu'une quinzaine de ses vaisseaux? Pourquoi n'essaya-t-il pas, lui qui était au vent, d'enlever neuf vaisseaux de Hood qui, à un moment, pouvaient être considérés comme perdus? Sans doute à cause de la manière trop timide dont il comprenait, comme tant d'autres chefs d'escadre, les opérations de guerre, mais aussi à cause de la préoccupation exclusive de la lettre même de ses instructions : on l'avait fait sortir, non pour détruire des escadres, mais pour conduire un convoi et conquérir la Jamaïque. A la Martinique, en avril 1781, il avait eu la supériorité du nombre sur Hood; à Saint-Christophe, en janvier 1782, il l'avait eue de nouveau sur Hood; dans cette journée même du 9 avril, il l'avait eue sur Rodney : pas une fois il n'en avait profité. « Les faveurs de la fortune étaient maintenant épuisées. »

Puisque Grasse avait pour objectif Saint-Domingue, où il devait rallier son convoi, on ne comprend pas pourquoi il a employé deux jours entiers, le 10 et le 11, à louvoyer entre la Dominique et les Saintes, dans ce bras de mer qui n'a que seize milles de large. Il y avait deux partis à prendre, ou se battre ou se retirer; il ne fallait pas per-

1. Le 12 avril, le colonel trouva que le thé était « assez chaud ». Anecdote rapportée dans la *Revue historique*, t. LII, 1893, p. 411.

dre des heures à rester sur place. Le 11, la bataille avait failli recommencer. Le *Zélé* et le *Magnanime* se trouvaient à perte de vue, sous le vent, sur le point d'être entourés. Grasse fait former la ligne : l'ennemi se tient à distance respectueuse et lui permet de rallier les deux retardataires. Dans la nuit précédente, du 10 au 11, le *Zélé* avait causé une grave avarie : il avait abordé le *Jason*¹ en lui coupant ses haubans. Le *Jason* alla relâcher à la Guadeloupe.

Le 11 au soir, on put croire que les Français allaient se décider à marcher et à passer au vent de la Guadeloupe par le canal des Saintes ; ils avaient gagné sensiblement sur l'ennemi qui, à ce moment, était hors de vue. Donc, la route de Saint-Domingue était libre ; c'était tout l'objectif du général français. Dans la nuit du 11 au 12, nouvel accident, dû encore au *Zélé* ; ce fut l'occasion du désastre final. Le *Zélé* aborde la *Ville de Paris*, lui emporte quelques voiles et casse lui-même son mât de misaine et son beaupré. Grasse donne l'ordre à l'*Astrée*, de La Pérouse, de prendre le *Zélé* à la remorque et de le conduire à la Guadeloupe. Le *Zélé* était le cinquième vaisseau qui se détachait de l'escadre depuis quatre jours ; Grasse n'allait plus avoir que trente vaisseaux et quatre frégates.

La manœuvre de remorque du *Zèle* par l'*Astrée* ne put commencer que vers cinq heures du matin. L'armée française, assez en désordre, se trouvait entre la Dominique et les Saintes, au sud-sud-est, à environ cinq milles de ces îles². Les Anglais étaient près de la Dominique, à environ

1. Le chevalier de Villages commandait le *Jason*, sur lequel il avait remplacé La Clocheterie, passé au commandement de l'*Hercule*.

2. De là, les deux noms de bataille des Saintes ou de bataille de la Dominique qu'on donne à la bataille du 12 avril 1782.

dix milles au sud-ouest des Français. C'était le 12 avril 1782, le jour même où, neuf heures plus tôt, dans les eaux de Providien, sur les côtes de Ceylan, le soleil avait éclairé la plus opiniâtre des batailles entre les escadres de Suffren et de Hughes.

Au jour, Rodney aperçoit les deux bâtiments français, dont l'un était à peu près incapable de marcher, l'*Astrée* et le *Zélé*, qui se détachent du reste de l'escadre. Il envoie quatre vaisseaux à leur poursuite. Grasse voit le danger que court le *Zélé*; pour le sauver, il fait le signal de former la ligne de bataille. Les préludes de l'action ne furent d'abord que de longues évolutions; les trente vaisseaux de Grasse, les trente-sept vaisseaux de Rodney commencèrent par toutes les manœuvres ordinaires, sans que rien de décisif, au milieu de ce luxe de mouvements, semblât assurer le succès des uns ou des autres. Tout à coup, à la suite d'une manœuvre que Grasse n'a pu prévoir ¹, — les amiraux français ne la pratiquaient point, — Rodney lance le *Formidable* et cinq vaisseaux sur la ligne française et la coupe en arrière de la *Ville de Paris*. Hood imite son chef: il lance le *Barfleur* sur une autre partie de la ligne ennemie, suivi de toute la queue de sa propre ligne. Grasse fait de vains efforts pour rétablir sa ligne; elle est brisée en trois tronçons principaux et elle s'émiette de plus en plus. La défense des Français fut marquée par une énergie admirable; traqués comme ils l'étaient, isolés les uns des autres, moins nombreux, elle était sans espoir. A un mo-

1. On a réclamé pour Charles Douglas, capitaine de pavillon de Rodney, le mérite de l'idée de couper la ligne. Il ne faut point oublier que Rodney avait déjà tenté la manœuvre dans sa bataille contre Guichen, du 17 avril 1780. Il se peut que son mouvement du 12 avril 1782 lui ait été inspiré par le désordre et l'écartement des vaisseaux français. Il lui resterait toujours le mérite d'avoir su saisir l'occasion. Cf. *Revue historique*, t. LII, 1893, p. 412, à propos du *Rodney* de HANNAY.

ment, neuf vaisseaux ennemis furent accrochés aux flancs de la *Ville de Paris*. Le vaisseau amiral finit par se rendre, et avec lui le *César*, l'*Hector*, le *Glorieux*, l'*Ardent*. Le malheureux lieutenant général avait engagé l'action pour sauver un vaisseau qui, dès ce moment, était comme perdu et dont la perte définitive n'aurait pas sensiblement amoindri son escadre. A la fin de la journée, toute son escadre était prise, ou avariée, ou dispersée.

C'était expier cruellement l'erreur, qui était alors celle de presque tous les hommes de mer, qu'il ne fallait pas perdre un vaisseau, puisque la conservation par un général de sa propre escadre était réputée pour une victoire. Mais si Grasse a failli contre la vraie stratégie, la stratégie à la Suffren et à la Napoléon, il n'a failli en rien contre l'honneur. Le sentiment national lui reprocha bientôt, non sans raison peut-être, l'empressement exagéré avec lequel il répondit à l'accueil magnifique qui lui fut fait à Londres; elle lui reprocha surtout les blâmes qu'il exprima publiquement sur quelques-uns de ses officiers, notamment sur le commandant de l'*Auguste*, Bougainville ¹, sur ses matelots, Mithon de Genouilly et d'Arros Argelos, comme pour se décharger sur eux de sa propre responsabilité ². Alors l'opinion, devenue tout à fait in-

1. « Je viens d'avoir une longue conversation avec le comte de Grasse... Il n'attribue point sa défaite à l'infériorité de ses forces, mais à la conduite timide d'un de ses officiers. » Ces quatre derniers mots remplacent ceux-ci, qui ont été rayés : « .. de M. de Bougainville, que tous les officiers français haïssent et méprisent. » Extrait d'une lettre écrite à bord du *Formidable* le 20 avril 1782. A. M., B¹ 97, fol. 22. — Cf. ci-dessus, p. 142, note 1.

2. Un conseil de guerre, tenu à Lorient, examina la conduite des commandants qui avaient pris part à la journée des Saintes; son enquête aboutit à l'acquiescement de presque tous les officiers. Il était composé du lieutenant général Breugnon, président, des lieutenants généraux Guichen, Laccary, Deshayes de Cry, La Motte-Picquet, d'Arbaud, des chefs d'escadre Marin, Dapchon, Chérisey, des capi-

juste, alla jusqu'à parler de lâcheté, de couardise ¹. Or, voici les faits. Pendant onze heures continues, la *Ville de Paris* soutint un feu épouvantable ; du *Formidable* seul, elle reçut quatre-vingts bordées. Lorsque les matelots anglais sautèrent à l'abordage, ils reculèrent comme épouvantés. Sur les ponts du vaisseau amiral gisaient quatre cents morts, six cents blessés. Grasse restait seul avec deux officiers sur le gaillard d'arrière, que foudroyait la mousqueterie ininterrompue du *Formidable* et du *Barfleur* ; comme il refusait toujours d'amener son pavillon, les matelots anglais furent obligés de le faire eux-mêmes.

La *Couronne*, de Mithon de Genouilly, le *Languedoc*, de d'Arros Argelos, qui encadraient la *Ville de Paris*, firent, sans un moment de défaillance et en dépit des imputations de Grasse, leur devoir de matelots. L'analyse du rôle de chaque bâtiment fournirait maints traits d'héroïsme. Bernard de Marigny, qui commandait le *César*, grièvement blessé au cours de l'action, avait été porté sur sa couchette ; dans la soirée, on vient lui apprendre que le feu est à bord : « Tant mieux ! dit-il, les Anglais ne l'auront pas. Fermez ma porte, mes amis, et tâchez de vous sauver. » Le *César* sombra pendant la nuit, dans une terrible explosion qui fit plus de quatre cents victimes. La longue liste des officiers français tués comprend six noms de capitaines de vaisseau : Des Cars, du *Glorieux* ; La Vi-

taines de vaisseau Nieuil, Balleroy, Huon de Kermadec, Thévenard, Pontevès Gien, celui-ci rapporteur. Le jugement fut rendu le 21 mai 1784 ; le texte imprimé occupe trente-sept pages in-quarto. TROUDE, *Batailles navales de la France*, t. II, p. 159-163, et CHEVALIER, *Histoire de la marine française pendant la guerre de l'indépendance américaine*, p. 313-320, en ont reproduit des passages. Les papiers qui se rapportent à cette instruction colossale forment quarante-quatre gros volumes : A. M., B¹ 221-264.

1. Plaidoyer de l'avocat Duveyrier, rapporté dans les *Mémoires secrets... de la république des lettres* (Bachaumont), 18 août 1786.

comté, de l'*Hector* ; Saint-Cézaire, du *Northumberland* ; Du Pavillon, du *Triomphant* ; La Clocheterie, de l'*Hercule* ; Bernard de Marigny, du *César*.

Rodney ne sut pas tirer de sa victoire tout le parti possible ; il laissa s'échapper les vaisseaux qui n'avaient pas été pris sur le lieu même de la bataille, à l'exception de deux, le *Jason* et le *Caton* ¹, qui furent capturés par Hood le 19 avril, dans les eaux de Porto-Rico ². Mais les conséquences de sa victoire firent oublier la faute qu'il avait commise en ne poursuivant pas l'escadre française jusqu'au dernier vaisseau. Pour le moment, la Jamaïque était sauvée ; pour la suite de la guerre, la mer des Antilles appartenait aux vainqueurs des Saintes.

Le soir de la bataille, le chef d'escadre Vaudreuil, pavillon sur le *Triomphant*, prit le commandement des vingt cinq vaisseaux qui restaient et signala de continuer la route sur Saint-Domingue. Le Cap Français devint le lieu du ralliement général ; les vaisseaux français y arrivèrent sains et saufs, du 22 avril au 11 mai, y compris la division de six voiles que Bougainville avait d'abord con-

1. En même temps furent prises la frégate l'*Aimable*, de Suzannet, la corvette la *Cérès*, de Paroix. Seule, l'*Astrée*, de La Pérouse, qui appartenait à la division poursuivie, échappa après deux heures de combat.

2. Aucun des sept vaisseaux capturés ne parvint en Angleterre. Le *César* fit explosion dans la nuit du 12 au 13 avril. L'*Ardent* et le *Jason* furent condamnés. L'*Hector*, le *Caton*, le *Glorieux* se perdirent en rentrant en Europe, peu après le combat que l'*Hector* livra, le 5 septembre 1782, à l'*Aigle* et à la *Gloire*. La *Ville de Paris*, qui faisait partie de cette division, prit feu et sombra par le travers des Açores. Cette catastrophe rend suspecte l'anecdote suivante. Le comte de Grasse était allé voir, au collège de Navarre, le fils du marquis de Bouillé. L'ayant trouvé en train d'étudier de la géographie, il lui demanda où était la ville de Paris ; à quoi l'enfant répondit : « Monsieur, elle est en Angleterre. » Norvins, *Mémorial*, t. I, p 18.

duite à Curaçao. Neuf vaisseaux espagnols, dix mille hommes de troupes sous les ordres de Solano et de Gálvez, y attendaient déjà les Français; le gouverneur de Cuba, Cagigal, venait d'occuper, de son côté, à la date du 6 mai, le port de Nassau, le plus important du gouvernement anglais des Bahama. Malgré ce succès et cette concentration de forces, encore considérables, l'opération contre la Jamaïque ne pouvait plus s'exécuter. Rodney, avec toute son escadre, était venu s'établir dans les eaux de cette île, dès la fin d'avril; les alliés ne songèrent pas à l'attaquer.

L'armée franco-espagnole se disloqua. Des convois partirent à destination de l'Europe, sous la protection du *Saint-Esprit*, du *Destin*, du *Conquérant* et du *Réfléchi*. La Pérouse, pavillon sur le *Sceptre*, partit pour l'expédition de la baie d'Hudson. Le *Palmier* et le *Scipion* furent laissés à Saint-Domingue ¹. Il restait encore à Vaudreuil seize vaisseaux, avec lesquels il appareilla le 4 juillet. Solano quitta le Cap le même jour. Les deux escadres naviguèrent de conserve jusqu'au delà du vieux canal de Bahama; puis les Espagnols rentrèrent à la Havane, et les Français cinglèrent vers Boston. Vaudreuil y arrivait le 9 août.

Cependant l'expédition de la Jamaïque restait une idée fixe pour les gouvernements de Versailles et de Madrid. On se mit, une fois de plus, à construire une grande machine de guerre ². Les deux couronnes pouvaient disposer de vingt-deux vaisseaux en Amérique et de quarante qui étaient à Cadix. Sur ces soixante-deux vaisseaux devait s'embarquer une armée de vingt-cinq mille hommes. Le chef qui devait conduire à la victoire l'armada gigantesque était d'Estaing.

1. Le *Palmier*, commandant Martelly de Chautard, se perdit dans les eaux des Bermudes, lors d'une tempête, en escortant un convoi, le 24 octobre 1782.

2. Nombreux projets sur la Jamaïque : A. M., B¹ 195.

Pour les vaisseaux français et espagnols d'Amérique, le rendez-vous général, qui avait été convenu lors de la séparation de Vaudreuil et de Solano, était Porto Cabello sur les côtes de la Terre-Ferme. Vaudreuil avait embarqué à Boston quatre mille hommes de l'armée de Rochambeau ; il quitta le Massachusetts le 24 décembre. Ses vaisseaux rallièrent Porto Cabello, du 27 janvier au 16 février (1783). L'un d'eux, la *Bourgogne*, commandée par Champmartin, fit naufrage, dans des circonstances dramatiques ¹, le 4 février, entre Curaçao et la Terre-Ferme, non loin des parages des îles de Avès, tristement fameux depuis que l'escadre de d'Estrées s'y était échouée sous le règne de Louis XIV. « Il reste dans l'escadre du marquis de Vaudreuil, disait une note officielle, sept ou huit capitaines de très mauvais... Il n'y a aucun règlement de service et de police pour les escadres en rade et à la mer. Il en résulte que les vaisseaux du roi, réunis ensemble, manœuvrent comme une troupe de marchands et qu'il y règne le désordre le plus grand ². » Ségur, qui était embarqué sur le *Souverain*, du commandeur de Glandevéz, ajoute qu'aucun capitaine de l'escadre n'avait été pourvu de cartes pour naviguer sur cette côte, que les récifs et les courants rendent très dangereuse.

L'escadre de Vaudreuil à Porto Cabello se gardait avec beaucoup de négligence. Un jour qu'une partie des officiers et des équipages étaient à terre, une frégate inconnue pénétra dans la rade. Tout à son aise, elle examina et compta les bâtiments de l'escadre. On finit par s'aperce-

1. NOAILLES, *Marins et Soldats français en Amérique*, p. 330-335, en donne le récit. — Le capitaine de vaisseau Champmartin fut frappé d'une interdiction de trois mois, à la suite du naufrage de son vaisseau. A. M., C¹ 171.

2. « Note (anonyme) à remettre au ministre... », avec des annotations marginales de Castries. 1782. A. M., B¹ 195.

voir de sa présence insolente. Vaudreuil donna l'ordre à la *Cérès* de lui donner la chasse; il fallut deux heures à la *Cérès* pour mettre à la voile. C'était trop tard; la frégate ennemie échappa à toute poursuite. Elle était commandée par un officier de vingt-quatre ans: il s'appelait Nelson.

Les préliminaires de paix furent signés à temps, au mois de janvier 1783, pour prévenir un avortement douloureux. Il n'y avait qu'à se rappeler ce qui s'était passé dans la Manche en 1779, ce qui s'était renouvelé en 1781 et en 1782, ce qui durait depuis trois ans environ à propos du siège de Gibraltar, pour mal augurer de l'entreprise de d'Estaing, de Vaudreuil et de Solano.

Sur les ordres apportés de Versailles par l'*Andromaque*, Vaudreuil, qui avait pris le *Northumberland* pour vaisseau amiral, ramena, au mois d'avril, l'escadre de Porto Cabello au Cap Français. Il partit de ce port, le 30 avril, pour rentrer en France; le 17 juin 1783, il jetait l'ancre dans la rade de Brest. Quelques heures plus tôt, l'escadre, prise dans les brouillards, avait failli donner tout entière sur les rochers de Sein. Médine, capitaine de pavillon du vaisseau amiral, avait vu tout à coup le danger; à peine à deux cents toises des écueils, il avait brusquement viré. L'escadre eut le temps d'imiter son mouvement.

Les derniers mois des hostilités aux Antilles furent marqués pour la marine française par quelques engagements malheureux.

Le *Scipion*, de Grimouard, et la *Sibylle*, de Théobald Kergariou de Locmaria, eurent un combat, le 18 octobre (1782), sur la côte orientale de Saint-Domingue avec deux forts vaisseaux anglais, le *London* et le *Tor Bay*. Ils purent se débarrasser de leurs ennemis, la *Sibylle* pour rentrer au Cap, le *Scipion* pour se réfugier dans la baie

de Samana ; mais le vaisseau de Grimouard donna sur une roche en prenant son mouillage et coula.

Le 27 décembre, la *Sibylle* sortit du Cap Français ; avec la corvette le *Railleur*, elle escortait un convoi pour la Chesapeake. Coup sur coup, elle eut deux engagements. Le premier, le 2 janvier (1783), avec la frégate la *Magicienne*, se termina à son avantage ; elle laissa la frégate anglaise rase comme un ponton. Le second, le 24 janvier, eut une issue fâcheuse. Kergariou fut obligé, après une énergique défense, de se rendre au *Centurion* et au *Hussar*. Le commandant du *Hussar* taxa Kergariou de mauvaise foi, pour avoir eu à son mât un pavillon anglais au moment où il avait été découvert ; il brisa son épée et le traita, lui et ses officiers, avec la plus grande dureté. Pour un compatriote de Boscawen, le capitaine Russell avait des principes bien sévères sur les usages maritimes des belligérants.

Le 6 décembre 1782, le *Solitaire* croisait à la hauteur de la Barbade, dans des parages que son commandant, le chevalier de Borda, connaissait bien, pour les avoir fréquentés quand il avait été major de l'escadre de d'Estaing. Il rencontra un vaisseau anglais, le *Ruby*. Le combat fut très vif ; le lieutenant de vaisseau Ribières fut parmi les morts. Avec de graves avaries dans sa mâture et dans sa coque, le *Solitaire* dut amener son pavillon.

Les préliminaires de la paix étaient déjà signés depuis près d'un mois qu'on se battait encore aux Antilles. Le 17 février 1783, la *Nymphe* et l'*Amphitrite*, commandants Mortemart et Saint-Ours, rencontrèrent, entre la Guadeloupe et Antigua, le vaisseau anglais l'*Argo*, de cinquante canons. Après un violent combat d'artillerie, la victoire resta aux deux frégates ; elles réussirent à capturer l'*Argo*.

Loin de diminuer la passion pour la marine dont les

Français étaient saisis, la malheureuse affaire des Saintes n'eut d'autre effet que de la rendre plus ardente. Une sorte de fièvre patriotique se saisit aussitôt du pays et donna naissance à un admirable élan de générosité, qui rappela celui qui avait déjà honoré la France lors du ministère de Choiseul. États provinciaux, villes, fermiers généraux, communautés d'arts et métiers, tous les corps offrirent au roi des millions pour construire des vaisseaux. A Paris, les six corps des marchands, le collège de pharmacie, les communautés d'arts et métiers versèrent par souscription une somme totale d'un million cinq cent mille francs ¹. L'assemblée générale du clergé de France, réunie au mois d'octobre 1782, vota, en dehors des quinze millions du don gratuit, un million « pour être employé au soulagement des matelots blessés et des veuves et orphelins de ceux qui ont péri pendant la présente guerre » ².

Un jeune cadet de Bretagne, grandi dans cette atmosphère de patriotisme, était venu à Brest pour subir l'examen de garde-marine. « Un jour, a-t-il écrit plus tard, j'avais dirigé ma promenade vers l'extrémité extérieure du port, du côté de la mer; il faisait chaud : je m'étendis sur la grève et m'endormis. Tout à coup je suis réveillé par un bruit magnifique ; les détonations de l'artillerie se succédaient ; la rade était semée de navires : la grande es-

1. Le détail en est donné dans les lettres patentes du roi du 29 août 1782.

2. Augmentée par le roi, cette somme fut convertie en une rente viagère sur la tête de Louis XVI de 120 000 livres, au profit des invalides de la marine. Lettres patentes du 30 janvier 1784.

A son retour du siège de Gibraltar (novembre 1782), le comte d'Artois fut reçu à Bordeaux par « la Respectable L.^{re} de Saint-Jean de Jérusalem ». En se servant du nom de d'Estaing, elle le pria d'agréer le « don qu'elle a voté en faveur des gens de mer et pour l'éducation à perpétuité de trois orphelins de matelots ». La L.^{re} envoya à d'Estaing un curieux compte rendu de cette réception. A. M., B^{is} 209.

cadre française — l'escadre du marquis de Verneuil — rentrait après la signature de la paix. Les vaisseaux manœuvraient sous voile, se couvraient de feux, arboraient des pavillons, présentaient la poupe, la proue, le flanc, s'arrêtaient en jetant l'ancre au milieu de leur course, ou continuaient à voltiger sur les flots. Tout Brest accourut. Des chaloupes se détachent de la flotte et abordent au môle. Les officiers dont elles étaient remplies, le visage brûlé par le soleil, avaient cet air étranger qu'on apporte d'un autre hémisphère, et je ne sais quoi de gai, de fier, de hardi, comme des hommes qui venaient de rétablir l'honneur du pavillon national. »

Les sentiments du jeune René de Chateaubriand étaient ceux de toute la France patriote, passionnée pour la marine, pour la liberté et pour la gloire.



CHAPITRE XXIII

LA FIN DU SIÈGE DE GIBRALTAR 1781-1783

Expédition espagnole de Minorque, juillet 1781. — Prise de Mahon par Crillon, 4 janvier 1782. — Les frégates de Toulon à l'affaire de Minorque. — Darby ravitaille Gibraltar, avril 1781. — Les batteries flottantes de d'Arçon. — Désastre du 13 septembre 1782. — Howe ravitaille Gibraltar, octobre 1782. — Combat du cap Spartel, 20 octobre. — D'Estaing à Cadix. — Préliminaires de paix, 20 janvier 1783.

Commencé au mois de juillet 1779, le siège de Gibraltar durait depuis deux ans déjà, sans avoir amené d'autres résultats de la part des Espagnols et des Français que de stériles mouvements d'escadre. C'était comme un travail de Pénélope : on défaisait le lendemain le peu que l'on avait fait la veille, et tout était toujours à recommencer. Cependant, en 1781, les Espagnols tout seuls finirent par arriver à un résultat qui intéressait beaucoup aussi la France, quand ils greffèrent sur les opérations de Gibraltar l'expédition de Minorque.

Le 23 juillet 1781, à l'époque où se préparait de l'autre côté de l'Atlantique la marche sur la Chesapeake, un corps expéditionnaire espagnol, embarqué sur quatre-vingt-cinq transports qu'escortaient neuf vaisseaux de guerre, prit la mer à Cadix ; trois autres vaisseaux, sortis de Carthagène, vinrent se joindre à l'escadre, quand elle fut

dans la Méditerranée. Le corps de débarquement était sous les ordres d'un Français passé au service de l'Espagne, le duc de Crillon ; l'escadre et la flotte étaient commandées par le brigadier Buenaventura Moreno, major général de la marine espagnole. Le débarquement se fit sans difficulté sur la côte nord de Minorque ; Moreno n'eut pas l'occasion de renouveler l'exploit de La Galissonnière, car l'amirauté anglaise ne fit rien pour venir au secours de l'île. Crillon conduisit avec méthode l'occupation intérieure de l'île ; bien vite, il ne resta plus aux ennemis que le fort Saint-Philippe. Il y fut aussi heureux que le duc de Richelieu vingt-six ans plus tôt. Le 4 février 1782, le gouverneur anglais Murray se rendait à l'armée espagnole. Le gouvernement de Charles III, qui avait enfin réussi dans un coup de surprise sagement préparé, méthodiquement exécuté, donna à Crillon le titre de duc de Mahon ¹.

Le port de Toulon avait concouru au succès de l'opération de Minorque, en armant une division de deux frégates, la *Sultane* et la *Flore* ², et de deux corvettes, la *Badine* et la *Poulette*, aux ordres de Bargeton de Montaise ; elle servit à escorter le convoi sur lequel étaient embarqués quatre mille soldats français, commandés par le baron de Falckenhayn, maréchal de camp. Parti de Toulon le 22 octobre, favorisé par une forte brise, Bargeton était arrivé en deux jours à Fornells ; le débarquement se fit sans obstacle ; le 30 novembre, il était de retour à Toulon. Après le siège, le commandant Missiessy fut chargé de protéger,

1. CRILLON, *Mémoires militaires* ; DURO, *Armada española*, t. VII, chap. XVI. DES CARS, *Mémoires*, chap. VIII, rapporte que Murray demanda à capituler le jour même où Crillon allait envoyer une frégate en Espagne pour déclarer qu'il abandonnait le siège.

2. Montgrand commandait la *Flore*.

avec les frégates la *Sérieuse* et la *Montréal* et la corvette la *Blonde* ¹, le passage du corps de Falckenhayn, de Minorque en Espagne; il le conduisit sans encombre de Mahon à Algeciras (mai-juin 1782).

L'Espagne s'acharnait toujours au siège de Gibraltar, sans arriver à faire les deux opérations nécessaires au succès, l'investissement immédiat de la place et la surveillance à distance. De cette seconde opération elle n'eut pas même l'idée; elle ne vit pas que pour prendre Gibraltar, il fallait commencer par être maître de deux positions, de la Manche, pour empêcher les Anglais d'en sortir, du détroit de Gibraltar, pour empêcher les Anglais d'y entrer. S'il était trop difficile de conquérir la Manche, il semblait aisé de barrer le détroit avec quelques escadres volantes s'appuyant sur l'armée navale de Cadix. Jamais rien de semblable ne se fit ni ne fut même tenté. Tout l'effort des assiégeants consista à assaillir un rocher imprenable, jamais à empêcher qu'on vint au secours des assiégés. Aussi, la hardiesse des Anglais mettant à profit l'inintelligence des Espagnols, la place put être ravitaillée plusieurs fois; restée capable de prolonger sa défense, elle ne pouvait pas être prise. Elle ne le fut pas.

En avril 1781, Darby avait renouvelé le coup d'audace que Rodney avait exécuté l'année précédente. Parti de Portsmouth le 13 mars avec vingt-huit vaisseaux, il aurait pu rencontrer sur les côtes de France ou d'Espagne les escadres de Grasse et de Suffren, qui appareillèrent de Brest le 22 mars, s'il ne s'était pas arrêté pendant quelques jours sur les côtes d'Irlande. Il traversa donc les parages du golfe de Gascogne sans faire de fâcheuse rencontre.

1. Barlatier Du Mas commandait le *Montréal* et le chevalier de Sparre, la *Blonde*.

Doublant le cap Saint-Vincent, il alla se poster entre Cadix et le détroit, sans se soucier de Córdoba, qui ne se souciait pas de lui, puisqu'il resta immobile, avec trente-deux vaisseaux de ligne, au mouillage de Cadix. Cependant, pour parer à tout danger, il croisa dans ces parages, tandis qu'il envoyait dans la Méditerranée la division de Lockart Ross, accompagnée du convoi qui devait ravitailler les défenseurs de Gibraltar. Après quelques coups de canon échangés avec les bâtiments espagnols qui prenaient part au siège, Lockart Ross parvint à rompre la ligne du blocus. Le 12 avril, il débarquait ses approvisionnements. Le 20, il reprenait la mer ; il ralliait bientôt son chef. Tous deux réunis reprenaient la route de la Manche, où ils étaient de retour en mai. Ce n'était point une campagne ; ce n'était qu'une manœuvre, puisque la passivité des Espagnols avait permis que cette opération téméraire s'accomplît sans un accroc.

Comme il y avait à Cadix quelques bâtiments français, certains officiers espagnols imaginèrent de s'en prendre à leurs camarades de France de leur propre incurie ou de l'incurie de leur chef. « Plusieurs d'entre eux, même les capitaines, se sont portés à des propos très indécents à cette occasion, ont quitté la cocarde d'alliance, l'ont même foulée publiquement aux pieds ¹. » Les Français auraient été autrement en droit de se plaindre de l'inaction à laquelle leurs alliés les réduisaient et surtout de la promenade stérile qu'ils firent faire, au mois d'août suivant, à l'escadre combinée d'Espagne et de France à l'entrée de la Manche ². Mais c'est le propre des opérations de ce genre d'échouer d'abord et de provoquer ensuite entre les participants des sentiments de mésintelligence.

1. Journal du capitaine de vaisseau Macnemara ; Cadix, 1^{er} mai 1781. A. M., B¹ 189.

2. Voir ci-dessus le chapitre XIX.

La prise de Port-Mahon, survenue au mois de février, avait heureusement inauguré la campagne de 1782. Ce succès encouragea les alliés à tenter un suprême effort pour arracher à Eliott le rocher de Gibraltar. C'est alors que l'ingénieur d'Arçon fit adopter ses fameuses batteries flottantes, « insubmersibles et incombustibles », qui devaient complètement manquer de ces deux qualités dans la triste journée du 13 septembre 1782. Il n'y a pas à exposer ici l'invention, vraiment ingénieuse, de d'Arçon, ni la querelle qui s'éleva entre lui et le duc de Crillon sur les responsabilités réciproques du désastre final ¹; la question, qui intéresse surtout l'histoire du génie maritime, est étrangère à l'histoire de la marine française proprement dite.

Le 6 septembre (1782), l'escadre de Córdoba et de Guichen, qui venait de faire encore une vaine démonstration dans la Manche, rentrait à Cadix. Elle se transporta aussitôt dans la baie d'Algeciras pour collaborer à l'attaque finale. Le comte d'Artois et le duc de Bourbon étaient venus assister aux travaux du siège ²; toute l'attention de l'Europe militaire était concentrée sur le rocher de Gibraltar. Le 13 septembre, le lendemain du jour où l'escadre combinée avait mouillé à Algeciras, les dix batteries flottantes allèrent s'emboîser devant Gibraltar et ouvrirent le feu. Les Anglais ripostèrent avec une extrême énergie; leurs boulets rouges amenèrent plusieurs commencements d'incendie. A la fin de la journée, la position n'était plus tenable pour les batteries. Aucune disposition n'avait été

1. La *Revue militaire* a publié (t. I, 1899) de nouveaux documents sur ce sujet. — Le volume B¹ 182 (A. M.) renferme un mémoire, de d'Arçon, pour servir à l'histoire du siège de Gibraltar, avec les plans des batteries flottantes.

2. DES CARS, qui accompagnait le comte d'Artois, comme capitaine de ses gardes, a fait un récit intéressant de son voyage en Espagne et des opérations de Gibraltar. *Mémoires*, t. I, chap. VII-IX.

prise pour protéger, le cas échéant, leur retraite. La plus grande confusion régnait à bord de ces bâtiments quand, au milieu de la nuit, douze chaloupes canonnières, sorties tout à coup de Gibraltar, vinrent brusquement les assaillir. Les batteries flottantes prirent feu et firent toutes explosion. La catastrophe fut complète.

L'attaque de vive force ayant échoué, le gouvernement espagnol, qui disposait alors de l'escadre combinée, forte de quarante-neuf vaisseaux de guerre, décida, avec une ténacité digne d'une meilleure cause, que le siège continuerait sous la forme du blocus. Mais, pour arriver à faire le vide autour de Gibraltar, il aurait fallu à l'escadre franco-espagnole un autre chef que Córdoba et un autre adversaire que Howe.

Cet amiral venait d'être chargé de ravitailler Gibraltar ; avec plus d'audace encore que Rodney et que Darby, il exécuta une mission qui semblait pleine de périls. Le 10 octobre, sa présence était signalée au cap Saint-Vincent ; il avait trente-quatre vaisseaux de ligne, qui escortaient un grand convoi. A cette date même, un violent coup de vent assaillait dans la rade d'Algeciras les bâtiments de l'escadre combinée ; le *San Miguel*, vaisseau espagnol, se jeta à la côte sous les canons mêmes de Gibraltar et fut pris ; un autre fut rejeté dans la Méditerranée et se réfugia à Cadix. « Si les vents avaient soufflé encore six heures avec la même violence, il y a lieu de croire que plus de la moitié de l'armée eût fait côte ¹. » Cette tempête, qui disloqua une fois de plus le blocus, n'empêcha pas Howe d'avancer ; il marcha contre le vent et passa le détroit à l'insu des alliés. Le 12, on aperçut au moins quarante-cinq voiles dans la Méditerranée. « On n'a

1. Journal de Buor de La Charoulière, major général de l'escadre de Guichen. A. M., B^o 194.

plus douté alors, rapporte encore le major général de l'escadre de Guichen, que l'armée anglaise et la flotte y avaient donné pendant la nuit, qui a été aussi mauvaise. » Il eût mieux valu prévenir le fait que de le constater.

Que l'armée combinée ait manœuvré pendant plusieurs jours dans le détroit sans pouvoir atteindre l'armée anglaise ; — que celle-ci, en évoluant sans cesse, soit parvenue à se dérober et à débarquer à Gibraltar ses munitions et ses troupes ; — que Howe ait repassé le détroit avec tous ses vaisseaux dès le 19 : tout cela paraît incroyable, à cause de l'étroitesse du théâtre où se passèrent ces opérations d'une semaine. Pourtant, cela est. Devant cette série de mésaventures et de maladresses, le major général de l'escadre de Guichen essaie de se consoler avec ces mots : « Si l'ennemi peut dire qu'il a nargué avec trente-quatre vaisseaux une armée de quarante-six, la vanité ne peut pas le porter à vouloir faire entendre qu'il l'a combattue. » Mais c'est l'absence même de bataille qui fait de l'opération de Howe un chef-d'œuvre de stratégie : passer le détroit, aborder à Gibraltar, repasser le détroit, le tout devant des forces supérieures, et les éviter toujours, c'est une sorte de miracle. Le miracle a son explication dans la netteté manœuvrière de l'amiral anglais, dans l'indécision et dans le décousu de ses adversaires.

Cependant le 20 octobre, le lendemain du jour où Howe, sa mission terminée, avait débouché dans l'Océan, on put croire qu'une grande bataille allait se livrer. Les alliés avaient rejoint les Anglais par le travers du cap Spartel ; les deux escadres comptaient soixante-dix-neuf vaisseaux de ligne. La Motte-Picquet, qui était à l'avant-garde avec l'*Invincible* et l'escadre légère, voulut engager vigoureusement le combat ; Howe, qui avait tous ses vaisseaux sous la main, se borna à canonner à distance, en engageant seulement son arrière-garde. Au bout de quelques

heures, La Motte-Picquet dut arrêter sa poursuite; il était isolé. Le gros de l'armée combinée, avec la *Santísima Trinidad*, de Córdoba, le *Terrible*, de Guichen, le *Majestueux*, de Rochechouart, le *Royal Louis*, de Bausset ¹, la *Bretagne*, de Dampierre, était trop en arrière pour pouvoir tirer même un coup de canon. La chasse et le simulacre de combat étaient finis; Howe pouvait continuer sans danger sa route sur Portsmouth. Le 28 octobre, l'escadre combinée, qui se trainait, impuissante et inerte, d'Algéciras au Trocadéro, comme elle s'était trainée des Sorlingues à Plymouth, jetait l'ancre dans la baie de Cadix.

Pour prix de tout ce qu'il avait fait dans ces campagnes décevantes, en particulier pour le combat du 20 octobre 1782, où l'*Invincible* avait fait plus que son devoir, La Motte-Picquet avait pensé être nommé grand-croix de Saint-Louis. N'ayant point obtenu cet honneur, il écrivit au ministre :

« Accoutumé, depuis près de cinquante ans, à me voir refuser les grâces que j'ai le mieux méritées, je ne suis point surpris de ce qui m'arrive aujourd'hui. Comme en me privant de la grand-croix, on ne peut m'ôter le mérite de mes actions, je ne me sens nullement humilié de n'en pas recevoir le prix, et je ne veux m'en venger qu'en servant mieux encore, s'il est possible, le roi et l'État. C'est vous faire ma cour, monseigneur, et j'en chercherai toujours l'occasion. Peut-être daignerez-vous un jour y faire

1. Sur le gaillard du *Royal Louis* il se passa une scène scandaleuse entre Bausset et son capitaine de pavillon, Verdun de La Crenne. Celui-ci dit à haute voix au chef d'escadre qu'on pouvait « arriver et combattre ». La scène se reproduisit encore, au vu et su des équipages, quand le vaisseau rentra au port. La conduite de Bausset dans cette circonstance et les propos aussi désobligeants qu'injustes qu'il tint sur La Motte-Picquet pour des raisons de service, déterminèrent d'Estaing à lui donner l'ordre de « retourner en France », janvier 1783. A. M., B¹ 204.

attention... Que font les grâces à celui qui les a méritées ? Aussi je ne me permettrai jamais de plainte à ce sujet. Vous serez, monseigneur, l'unique dépositaire de mes sentiments. Pour moi, mériter est tout ; obtenir n'est rien ¹... »

Avec le combat du cap Spartel, la dernière scène du drame de Gibraltar était jouée. D'Estaing, qui arrivait à Cadix le 18 décembre, ne venait pas pour le recommencer. Il venait pour organiser avec les forces de l'Espagne et de la France une grande expédition contre la Jamaïque. Un important convoi, parti de Brest le 8 décembre sous la protection du *Censeur*, commandant Vialis, et de plusieurs bâtiments de guerre, amena à Cadix, à la fin de ce mois, près de sept mille hommes de troupes. D'Estaing devait les joindre aux forces espagnoles qui avaient fait le siège de Gibraltar et conduire toute cette armée aux Antilles ; là elle se grossirait encore des escadres de Vaudreuil et de Solano.

Les auteurs de cette conception aventureuse n'eurent point à l'exécuter, et c'est ce qui pouvait arriver de meilleur pour les marines alliées. Le 20 janvier 1783, les préliminaires de la paix entre la France et l'Espagne d'une part, l'Angleterre d'autre part, étaient signés à Versailles.

La dislocation des forces navales réunies à Cadix se fit au mois de mars. La Motte-Picquet, qui avait le commandement de l'escadre depuis le départ de Guichen (10 novembre 1782), présida à ces derniers détails. Le 1^{er} avril, après une traversée de quatorze jours, il ramenait à Brest la majeure partie de l'escadre française.

La guerre en Europe était finie.

1. Lettre du 21 février 1783, en rade de Cadix. A. M., B¹ 204. — La Motte-Picquet fut promu grand-croix le 20 août 1784.

CHAPITRE XXIV

SUFFREN

1^o JUSQU'À LA CAMPAGNE DES INDES

Naissance de Suffren, 17 juillet 1729. — L'ordre de Malte. — Suffren, garde-marine, 30 octobre 1743. — Le combat de L'Étanduère. — Suffren, enseigne de vaisseau, 1^{er} avril 1748; lieutenant de vaisseau, 15 mai 1756. — Ses campagnes. — Mémoire sur le Maroc. — Suffren, capitaine de vaisseau, 18 août 1767. — Croisière de la *Mignonne*, 1772. — Croisières de l'*Alcmène* et du *Fantasque*. — Campagne d'Amérique. — Notes de 1780 sur des questions militaires. — Croisière du *Zélé*. — Suffren à Brest, 1781.

Pierre-André de Suffren naquit au château de Saint-Cannat, au diocèse de Marseille, aujourd'hui arrondissement d'Aix-en-Provence, le 17 juillet 1729¹. Quand il partit pour sa campagne des Indes, en mars 1781, il était dans sa cinquante-deuxième année : condition d'âge qui peut rendre raison, dans une certaine mesure, de l'allure foudroyante de cette campagne. Les dons du génie se constatent, il est souvent difficile d'en expliquer l'origine; mais, en supposant égales les qualités de l'intelligence, il faut reconnaître que l'officier qui commande des escadres à cinquante ans environ, dans la pleine force de l'âge, se trouve appelé à de plus grandes actions qu'un d'Orvilliers, à qui l'on confie, à soixante-neuf ans sonnés, l'expédition

1. Voir l'Appendice XII.

d'Angleterre, ou qu'un Guichen, que l'on charge, à plus de soixante-huit ans, d'aller faire campagne aux Antilles. Parmi les grands marins français de la guerre d'Amérique, d'Estaing seul était de l'âge de Suffren ; tous les autres étaient nés assez longtemps avant l'année 1729.

D'Estaing, qui savait joindre à ses mérites l'art de les faire valoir, était arrivé, après une carrière maritime d'assez fraîche date, à la plus haute dignité, celle de vice-amiral. A la même époque, Suffren était capitaine de vaisseau. Cependant ses services maritimes étaient déjà anciens ; on aurait pu dire qu'ils étaient presque aussi longs que sa vie. C'était un enfant de huit ans à peine quand il fut agrégé à l'ordre de Malte, comme frère chevalier de justice.

Après avoir été les chevaliers de Jérusalem, puis les chevaliers de Rhodes, les chevaliers hospitaliers de Saint-Jean, couramment appelés les chevaliers de Malte, étaient, à la veille de la Révolution française, les derniers représentants de l'âge héroïque des croisades. Toute une phalange de glorieux marins est sortie de leurs rangs. Au xvii^e siècle, Tourville est un chevalier de Malte ; au xviii^e siècle, trois vice-amiraux, d'ailleurs de notoriété différente, appartiennent à l'ordre : le chevalier de Camilly, le bailli de Raimond d'Eaux, le bailli de Suffren. A côté de ces noms de marins illustres ou de grands dignitaires, que de lieutenants et de capitaines de vaisseau qui furent en même temps chevaliers de Malte ! Pour les marins de Provence, c'était comme le stage ordinaire avant d'être enrôlés dans la marine royale.

A la journée de Lépante, l'ordre de Malte avait remporté sa dernière grande victoire. Avec le xvii^e siècle, son activité belliqueuse avait encore été restreinte ; car la France des Beaufort, des Du Quesne et des d'Estrées avait entrepris de faire elle-même la police des pays barbares-

ques. L'ordre avait donc avant tout pour lui, à l'époque où Suffren y fut agrégé, le prestige de ses souvenirs ; ce n'était plus guère que l'ombre d'un grand nom. Cependant les galères de la Religion continuaient, comme par le passé, à faire régulièrement leurs « caravanes ». Si les occasions de se battre devenaient de plus en plus rares, les exercices continus, la vie à bord, les croisières en permanence constituaient une école d'entraînement excellente, même avec la galère, cet instrument démodé auquel la marine française du Levant avait renoncé au milieu du XVIII^e siècle.

Pour les Français qui étaient à la fois membres de l'ordre et officiers de la marine royale, le grand maître et le secrétaire d'État de la Marine s'entendaient en vue de leur permettre de s'acquitter de leurs doubles obligations vis-à-vis de la Religion et du roi Très Chrétien. Ainsi Suffren fit, au cours de sa carrière, cinq séjours à Malte : de 1748 à 1751, après la première guerre maritime entre la France et l'Angleterre ; — de 1761 à 1762, à la fin de la seconde ; — de 1769 à 1772 ; — de 1773 à 1776, au cours de ses croisières dans la Méditerranée ; — enfin, au retour de sa campagne des Indes.

Le chevalier de Suffren Saint-Tropez commença sa carrière maritime au service de la France comme garde-marine au département de Toulon, le 30 octobre 1743 ; il avait quatorze ans et trois mois. Les officiers de marine de l'ancien régime pouvaient gagner leurs premiers galons plus tôt que leurs jeunes camarades du *Borda*. A ce moment même la guerre éclatait entre la France et l'Angleterre. Le jeune garde-marine eut aussitôt son premier embarquement, à bord du *Solide*, que commandait un autre Provençal et chevalier de Malte, le commandeur de Chateaufort Thomas ; c'était dans l'escadre du lieutenant général Court La Bruyère. Il reçut le baptême du feu, à la bataille

de Toulon, le 27 janvier 1744. En 1745 et en 1746, il fit plusieurs fois la traversée de l'Atlantique. Dans l'escadre du marquis de Caylus, il passa de Toulon aux Antilles; dans l'escadre du duc d'Anville, embarqué sur le *Trident* de d'Estourmelles, il passa de Brest à Chibouctou, aujourd'hui Halifax. Il visitait ainsi pour la première fois, dans cette funeste expédition d'Acadie, marquée par tant de malheurs, ces côtes d'Amérique, où il devait retourner une trentaine d'années plus tard, comme commandant du *Fantasque*, dans l'escadre de d'Estaing.

En 1747, à dix-huit ans, au cours de sa septième campagne, il assista à une bataille désespérée, qui fit une profonde impression sur son jeune esprit; elle répondait à la conception de la guerre maritime qui commençait à s'éveiller en lui; plus tard, il aimait à en rappeler le souvenir, comme d'une des plus glorieuses actions qui eussent jamais été livrées sur mer. C'est le terrible combat que les huit vaisseaux de Des Herbiers de L'Étanduère livrèrent, dans les eaux du cap Finisterre, à l'escadre de Hawke, le 25 octobre 1747. Il avait vu l'admirable résistance et la manœuvre pleine d'audace, auxquelles le *Tonnant*, de L'Étanduère, et l'*Intrépide*, de Vaudreuil, tout désemparés qu'ils étaient, avaient dû leur salut; le spectacle de Vaudreuil, traversant toute l'escadre anglaise au milieu d'un feu épouvantable, pour venir se placer à côté de son chef, se sauver ainsi et le sauver lui-même, ne devait point sortir de sa mémoire. Le *Monarque*, où il était embarqué, avait été moins heureux; après la mort de son commandant, il avait dû amener son pavillon. Suffren fut pris avec tous les survivants de l'équipage; pendant trois mois, le futur vainqueur des Anglais fut prisonnier en Angleterre.

Après ce triste apprentissage de son rude métier, le garde-marine devint enseigne de vaisseau, le 1^{er} avril

1748 ; il allait avoir dix-neuf ans. La paix d'Aix-la-Chapelle, signée au mois d'octobre suivant, coupait court à son activité maritime ; il passa alors à Malte pour y faire ses premières caravanes. Il resta environ deux ans et demi au service de la Religion ; il revint, au mois de mars 1751, pour faire la fonction de son grade soit à Toulon, soit à Marseille.

Le jeune enseigne vit bientôt s'ouvrir devant lui une perspective de combats. On sentait bien que la paix qui avait été signée en 1748 n'était qu'un mensonge ; à Paris et à Londres, à Londres surtout, on se préparait à la guerre. C'est de Londres que partit le signal des hostilités nouvelles, qui eut le caractère d'un guet-apens odieux. Le jeune enseigne avait été embarqué en 1755, pour sa dixième campagne, sur le *Dauphin royal*, commandé par Montalais, dans l'escadre de dix-huit vaisseaux que Du Bois de La Motte conduisait au Canada. On sait dans quelles conditions déloyales, indignes d'un peuple civilisé, les vaisseaux de Boscawen fondirent tout à coup, dans les eaux de Terre-Neuve, sur le *Dauphin royal*, l'*Alcide* et le *Lys* ; ces deux derniers vaisseaux furent pris ; le *Dauphin royal*, grâce à la supériorité de sa marche, put s'échapper. Cette manifestation de la bonne foi britannique fit naître dans le cœur de l'enseigne d'amers sentiments de vengeance ; le chef d'escadre ne les avait pas oubliés vingt-cinq ans plus tard.

En 1756, Suffren eut la joie de prendre part, à bord de l'*Orphée*, à la bataille de Minorque, cette victoire de La Galissonnière procédant d'ailleurs de principes stratégiques qui ne devaient pas être les siens. Au cours de la campagne, le 15 mai 1756, à près de vingt-sept ans, il fut promu lieutenant de vaisseau. Après avoir été l'un des officiers de La Galissonnière, il fut un des officiers de La Clue. Il était à la bataille de Lagos, qui fut fatale au projet

de descente en Angleterre. Avec les survivants du vaisseau amiral l'*Océan*, qui s'était courageusement battu, il fut pris par ce même Boscawen à qui il avait échappé, quatre ans plus tôt, dans les eaux de Terre-Neuve.

A la fin de cette guerre, quand la marine française était comme frappée de mort, il fit un second séjour à Malte, en 1761 et 1762. A cette époque se rattache le plus ancien de ses écrits militaires ; c'est un court mémoire en trois pages, daté du 23 mars 1762, sur les ouvrages qui défendent Gibraltar et les moyens d'attaquer cette place.

L'expédition conduite en 1765 par Du Chaffault à Salé et à Larache contre les pirates de la côte du Maroc lui fournit l'occasion d'exercer son premier commandement. Avec son petit bâtiment, le chebec le *Singe*, il prit part à l'affaire du 27 juin 1765, où les défenseurs de Larache infligèrent à la marine royale des pertes sérieuses. Cette campagne, qui n'avait qu'à moitié réussi, avait attiré son attention sur le Maroc, sur ses ressources, sur la valeur de certaines positions de la côte. Dans un mémoire du 30 janvier 1766, qu'il adressait à Choiseul sur la question du Maroc, il demandait que la France établît un comptoir aux îles Zaffarines ; en cas de guerre avec les Anglais, ce serait le point d'attache des corsaires et frégates en station dans ces parages. Il demandait à accompagner au Maroc la mission qui devait traiter de la paix, « comme un observateur qui ferait avec grand plaisir un voyage dans un pays peu connu et encore moins observé. » « Si vous ne voulez pas m'employer dans cette occasion, disait-il au ministre ¹, je vous prie de me donner un bâtiment pour nos colonies. Je n'y ai été que dans un âge trop tendre pour avoir appris à en connaître les côtes, les ports, les courants, les vents et ce qui, cependant, est très néces-

1. Lettre du 30 janvier 1766. A. M., B⁴ 109.

saire en temps de guerre. Ma demande est dans la vue d'acquérir des connaissances, pour servir utilement un jour. »

Il obtint d'être embarqué en 1767 sur l'*Union*, avec l'ambassade que Breugnon conduisit au Maroc pour y traiter de la paix. Au retour de cette campagne, que l'absence de tout incident dut lui rendre assez monotone ¹, il fut promu capitaine de frégate, le 18 août 1767, à trente-huit ans.

Lors de son troisième séjour à Malte, de 1769 à 1772, Suffren fut appelé à prendre part, avec une galère de la Religion, le *Saint-Antoine*, à une expédition que Broves, commandant de la *Provence*, dirigea contre les pirates de la régence de Tunis. Il écrivit à cette occasion au ministre pour demander le grade de capitaine de vaisseau ; il faisait valoir cette circonstance, qu'étant officier de la marine royale et chevalier de Saint-Jean, il avait commandé une galère de Malte qui avait opéré de concert avec une escadre française. La lettre de Suffren ² porte en tête cette apostille : « Lui marquer que dans les comptes qui ont été rendus au roi de l'expédition de Tunis, on a rappelé à Sa Majesté qu'il avait rendu des services utiles à l'escadre de M. de Broves avec la galère qu'il commandait ; le roi a différé de faire une promotion. On fera valoir ses services dans les occasions. » Environ un an et demi plus tard, le ministre Boynes acquittait la promesse du duc de Praslin : le 18 février 1772, Suffren était promu capitaine de vaisseau ; il avait quarante-deux ans et demi.

En homme qui a conscience de sa valeur, le nouveau capitaine de vaisseau ne voulait pas que la plus belle période de sa vie se passât dans une sinécure de son départ-

1. DES CARS, *Mémoires*, t. I, chap. I, a fait le récit de cette ambassade. Suffren, dit-il, « était déjà gros et trapu. »

2. Toulon, 23 septembre 1770. A. M., B⁴ 416.

tement. Son ardeur naturelle lui faisait de l'action une nécessité, il brûlait d'être utile au pays et à la marine. La lettre suivante qu'il écrivit au ministre ¹ est d'un homme d'action et d'un homme de cœur :

« Monseigneur, Demander une place qui suppose les plus grands talents, c'est peut être un excès d'amour-propre. Si cette place exige le travail le plus assidu, l'application la plus constante, le sacrifice de sa liberté, s'offrir pour la remplir, c'est donner une preuve de zèle. C'est à ce titre que je m'offre pour remplacer M. de Grasse dans la compagnie des gardes de la marine de Toulon. Vous serez sollicité, monseigneur, par une infinité de sujets, vous ne le serez point pour moi. Je crois que pour un emploi de cette nature on peut s'offrir, mais on ne doit point solliciter. Le mérite seul déterminera le choix d'un ministre juste et éclairé. Si vous daignez m'en charger, je prends l'engagement le plus solennel de me dévouer entièrement à l'éducation de la jeunesse, l'espérance de la marine. L'espoir flatteur de faire le bien de l'État en formant des sujets dignes de le servir me soutiendra dans cette pénible carrière. Le zèle suppléera aux talents. »

Suffren n'eut pas le commandement de la compagnie des gardes-marine de Toulon qu'il demandait sur ce ton plein de noblesse. Du moins, au mois de novembre suivant, il reçut le commandement d'une frégate de vingt-six canons de huit, la *Mignonne*. Ses instructions le chargeaient d'une de ces missions qui étaient alors comme l'école pratique de la marine de Toulon ; elles constituent encore pour la France l'un des plus importants devoirs de sa politique dans la Méditerranée, la protection de ses nationaux et des communautés chrétiennes dans les pays d'Orient. Il lui était dit de se rendre à Saïda, l'antique

1. Compiègne, 12 août 1772. A. M., dossier Suffren.

Sidon, aux Échelles du Levant, pour en retirer « la nation », victime des troubles dont la Syrie était le théâtre. « La belle saison est trop éloignée, répondait-il au ministre ¹, pour profiter de la liberté que me donne l'instruction du roi de choisir l'époque; elle est déterminée par le besoin de la nation. Je prendrai le moment de la secourir, sans être assuré d'avoir des temps moins orageux... Je suis prêt à aller en rade dès que le temps le permettra. »

Parti de Toulon à la fin de novembre, Suffren envoya un premier rapport, le 15 décembre 1772, de la baie de la Sude. Il avait croisé dans les eaux de Cérigo et de la Crète; de la Sude, il irait se montrer « dans la partie du sud de l'Archipel, ce qui est très essentiel pour faire croire au moins qu'on y est. Je ferai ensuite route pour Chypre, où je serai instruit de l'état des choses en Syrie, et j'agirai en conséquence. » La nouvelle de troubles qui s'étaient produits à Smyrne l'obligea à aller montrer dans ce port le pavillon français. De là, il alla relâcher aux Dardanelles. Il eut une audience du capitán bacha, avec le cérémonial accoutumé. « Les offres de service réitérées, dit-il, et les politesses distinguées qu'il m'a faites prouvent bien le cas qu'il fait de l'amitié des Français. » En passant devant Ténédos, il remarqua le pavillon d'une puissance qui ne faisait que de naître à la vie maritime, mais dont l'acte de naissance avait été, trois ans plus tôt, le coup de foudre de Tchesmé : une petite frégate russe faisait des provisions dans cette île.

Arrivé à Saïda le 3 février, il trouva la situation changée en bien ; tout à présent y était tranquille. De Tripoli de Syrie, il adressa au ministre une longue lettre, le 9 fé-

1. Toulon, 16 novembre 1772. A. M., B⁴ 119.

vrier 1773, sur l'état des divers ports du Levant où il avait touché. Étant repassé par Smyrne, il y reçut, le 5 avril, une requête de la nation française établie en cette ville. Elle se plaignait de sa situation devenue intolérable, depuis la guerre qui avait éclaté entre les Turcs et les Russes ; le fanatisme des Turcs était tout prêt à faire payer par un massacre général aux chrétiens et Européens, quels qu'ils fussent, les défaites que leur infligeaient les soldats de Catherine II. Le commandant de la *Mignonne* était supplié de prolonger son séjour en rade ; il y avait presque toujours à l'ancre à Smyrne une et souvent deux frégates d'Angleterre, dont la protection était très efficace pour la nation anglaise.

La *Mignonne* reprit ses croisières à travers l'Archipel, mouillant à différents points des îles, revenant pour une quinzaine à Smyrne, relâchant en dernier lieu à la Sude. Suffren rencontra plusieurs fois des frégates russes, qui avaient établi leur port d'attache à Saint-Jean de Patmos. Il remarqua l'usage intelligent que les Russes faisaient des navires d'un petit tonnage pour la navigation dans ces parages difficiles ; ils avaient armé plusieurs bâtimens du pays, « qui, par leur légèreté, leur rendent plus de services que leurs gros vaisseaux ». Un petit épisode peut faire comprendre la nature peu endurante du commandant de la *Mignonne*, justement susceptible pour tout ce qui touchait à l'honneur du pavillon.

« Le 9 avril, à la pointe du jour, je rencontrai, sur la côte de l'ouest de Scio, une escadre russe, composée de six vaisseaux de ligne et de quatre frégates. Une d'elles fit route pour venir me parler, et, après quelques compliments fort polis, on me demanda d'où je venais. Trouvant la demande indiscreète, je lui répondis qu'il voyait que j'escortais un convoi de ma nation. Et cette réponse, qui lui prouvait que je n'en voulais pas faire d'autre, et qu'en

même temps je protégeais les bâtiments qui étaient avec moi, parut le satisfaire. »

De retour à Toulon, il passa la revue de son équipage le 22 juin et rendit son bâtiment. Le 24, il adressait au ministre son dernier rapport.

« J'ai été content de mon équipage en général, surtout sur la fin de la campagne. Permettez-moi de remarquer qu'il n'y a que les campagnes longues qui puissent former de bons équipages. Les Anglais qui laissent des bâtiments armés des années entières ont bien de l'avantage sur nous à cet égard.

« Les précautions que j'ai prises pour conserver dans le bord la salubrité de l'air et préserver mon équipage des maladies m'ont heureusement réussi, car il ne m'est mort personne, et je n'ai même eu que très peu de maladies graves.

« Autant j'avais eu le plaisir de voir allonger la campagne, autant j'ai eu le chagrin de la voir finir. Si j'ai été assez heureux pour, en faisant mon possible, remplir vos vues, je ne demande pour récompense que d'être employé le plus souvent et le plus longtemps possible... J'ai ramené la frégate dans le meilleur état, sans avoir perdu ni mât, ni voile, ni câble. »

Le Suffren de la campagne des Indes est en raccourci dans ce rapport de 1773. C'est le chef d'escadre qui demande à agir, qui veut tenir perpétuellement ses équipages en haleine, convaincu que le marin doit être toujours à la mer, car la victoire est réservée aux officiers et aux équipages dont l'entraînement est le meilleur. C'est le capitaine à l'œil vigilant, qui s'occupe de tout, la santé de ses hommes et l'état matériel de son bâtiment, car le génie, quel qu'il soit, ne peut rien sans des instruments, et sans des instruments en bon état.

Le nouveau ministre de la Marine, Sartine, confia en-

core la *Mignonne* au capitaine de vaisseau qui en avait tiré un si bon parti; il le chargea d'une nouvelle croisière dans le Levant. Suffren était alors gravement malade. « J'étais accablé d'une fièvre putride, flottant entre la vie et la mort ¹. L'espoir de servir m'a soutenu et a hâté ma convalescence qui, fort heureusement, me permet de suivre ma destination. Je tâcherai de justifier la bonne opinion qu'on vous a donnée de moi et de mériter vos bontés; je serais trop heureux si mes faibles talents répondaient à mon zèle. Je serais sûr pour lors de vous plaire, à vous dont l'ambition et la gloire sont que le roi soit bien servi. »

Cette seconde campagne de la *Mignonne*, de la fin d'octobre 1774 au début de juin 1775, n'offre pas d'événements saillants. En annonçant au ministre, le 5 juin 1775, le désarmement de la frégate, Suffren se louait du zèle de ses officiers; il leur devait « d'avoir navigué sept mois dans la saison la plus orageuse, sans avoir éprouvé aucun fâcheux événement et de rendre la frégate au roi en bon état. »

Avec l'année 1776, de plus grandes destinées s'ouvraient à l'activité guerrière du commandeur de Suffren. La France maritime était à la veille de la guerre d'Amérique, qu'elle prévoyait, qu'elle appelait de tous ses vœux, consciente qu'elle était de la renaissance de ses forces navales et tout entière à la passion de la revanche. Dans l'attente de l'incident qui devait amener la rupture ouverte, elle se préparait à faire face aux premières hostilités en multipliant les campagnes d'escadre.

Cette préface de la guerre, qui dura environ deux ans, nous a déjà fourni l'occasion de rencontrer le nom de

1. Lettre de Toulon, 22 octobre 1774. A. M., B⁴ 122.

Suffren ¹. En 1776, il avait reçu le commandement de la frégate l'*Alcmène*, de vingt-six canons, armée à Toulon dans la division du chef d'escadre Dabon. Cette division avait rejoint dans les eaux du cap Saint-Vincent les divisions de Brest et de Rochefort, pour constituer une escadre unique sous le commandement de Du Chaffault. La croisière s'était faite des côtes du Maroc à Ouessant ; puis, au bout de deux mois et demi environ, chaque division avait regagné son port d'attache. Le commandant de l'*Alcmène* trouvait que c'était revenir trop tôt, sans avoir assez travaillé. Dans une lettre au ministre ², où il se félicitait de la santé de son équipage et du bon état de la frégate, il avait proposé une nouvelle croisière : « S'il entrait dans vos projets de prolonger la campagne par une mission différente, il n'y aurait aucun obstacle. Si vous connaissez mon zèle, vous savez que j'en ai le plus grand désir. »

En attendant de faire mieux, il reçut l'année suivante, pour la première fois, le commandement d'un vaisseau de ligne, le *Fantasque*, qui portait soixante-quatre canons. Lieutenant de vaisseau, il n'avait commandé qu'un chebec ; capitaine de frégate ou capitaine de vaisseau, il n'avait encore commandé que des frégates. Sa première campagne sur ce vaisseau au nom bizarre ne fut qu'un moyen de faire connaissance avec un nouvel instrument de combat, car la division de Barras, à laquelle appartenait le *Fantasque*, s'était bornée à croiser dans la Méditerranée. « J'ai trouvé le vaisseau meilleur que je n'espérais relativement à la navigation ³. Il y a eu une voie d'eau, qui, pendant quelques jours, m'a fait pomper deux heures et demie par jour. » Le capitaine qui devait remorquer du

1. Voir ci-dessus, p. 84-85.

2. A Lagos, à bord de l'*Alcmène*, le 16 juin 1776. A. M., B⁴ 126.

3. A bord du *Fantasque*, le 20 septembre 1777. A. M., B⁴ 130.

cap Vert au cap de Bonne-Espérance un vaisseau ras comme un ponton, n'était pas homme à s'inquiéter pour une voie d'eau. On continua à pomper; un beau jour, la voie d'eau disparut comme par miracle, car malgré tous les soins du commandant, on ne put parvenir à savoir comment la chose s'était produite. Heureux Suffren ! capricieux *Fantasque* ! « Il n'y a eu aucune avarie ni dans les mâts, ni dans les voiles, ni dans les manœuvres. » Un de ses matelots ¹ était tombé à la mer et n'avait pu être sauvé; Suffren demandait un secours d'argent pour le père, qui était son premier maître.

Enfin, l'année 1778 vit le début de la guerre que la marine attendait avec tant d'impatience. Suffren eut le bonheur de faire partie de la première escadre que le gouvernement envoya en Amérique avec d'Estaing. Cette longue et dure campagne de vingt mois environ, de Toulon aux États-Unis, des États-Unis aux Antilles, des Antilles à Savannah, de Savannah à Brest, avait mis le commandant du *Fantasque* au premier rang des capitaines de vaisseau. Deux actions en particulier l'avaient distingué. Au mouillage de Rhode Island, il avait forcé l'entrée de la rade et obligé cinq frégates anglaises à s'échouer ou à se brûler; au combat du 6 juillet 1779, devant la Grenade, il avait eu une part décisive dans la victoire de d'Estaing sur Byron.

Cependant ces longs mois de croisière ne lui avaient inspiré que des sentiments de regrets, ou mieux d'indignation et de colère. Venir de si loin et arriver à si peu de résultats, comme devant les passes de Sandy Hook, la rade de Newport, au mouillage de Boston, dans les eaux des Antilles : tout cela pour un officier dévoré du besoin

1. • Le nommé Joseph Causse. •

d'agir, hanté de l'idée que partout et toujours il faut courir sus à l'ennemi, qu'il n'y a pas d'autre stratégie que celle qui consiste à détruire des escadres, ce n'était qu'une image bien imparfaite de la guerre maritime. Tel qu'on le connaît et qu'on le voit agir dans la campagne des Indes, quand il fut lui-même son maître, on devine ce que dut souffrir parfois son esprit, tout bouillant d'impatience.

Au cours de cette campagne d'Amérique et plus tard au cours de sa campagne des Indes, le commandeur adressa de nombreuses lettres, d'un caractère intime, à une dame de la noblesse provençale, Mme de Seillans Perrault, veuve du comte d'Alais, avec laquelle il fut lié pendant toute sa vie d'une étroite amitié. Des passages de cette correspondance ¹ permettent de connaître le fond de sa pensée sur les événements auxquels il fut mêlé.

De Fort-Royal à la Martinique, le 5 janvier 1779, après de longs mois d'impuissance sur les côtes des États-Unis et après la récente et malheureuse affaire de Sainte-Lucie :

« Notre campagne a été un enchaînement de vicissitudes, de bonheur, de malheur et de sottises. Depuis trente-cinq ans que je sers, j'en ai beaucoup vu, mais jamais en aussi grande quantité... On ne pourrait imaginer les sottes manœuvres qui ont été faites, les conseils sots et perfides qui ont été donnés. Enfin, ma chère amie, on m'a su mauvais gré d'avoir été d'avis d'attaquer avec douze gros vaisseaux sept petits, parce qu'ils étaient défendus par quelques batteries à terre. — Il s'agit des hésitations de d'Estaing devant les ouvrages de Sainte-Lucie. — Je suis on ne peut plus dégoûté de tout ceci, et j'ai bien du regret de n'avoir pas été à Malte. »

1. TH. ORTOLAN, capitaine de frégate, *Lettres inédites du bailli de Suffren*. (Extrait du *Moniteur universel*, novembre 1859.)

De Fort-Royal, le 8 février, après la jonction des escadres de Barrington et de Byron, et tandis que l'escadre de d'Estaing restait à l'ancre à la Martinique depuis plus d'un mois, dans l'attente de renforts qui devaient venir de France :

« Nous attendons une escadre de France, qui, si elle arrive, nous donnera au moins l'égalité. On dit qu'alors nous irons les chercher. Je pense que cela aura l'air de la reconnaissance d'Arlequin et de Scaramouche. — Le mot est joli pour cette stratégie qui donne un peu l'idée des deux personnages de la comédie italienne, s'escrimant à coups de battes. — Au reste, ce qui est bien à désirer, c'est que tout ceci finisse. Une campagne d'un an est bien ennuyeuse, surtout quand, ayant eu dix occasions de faire les plus belles choses, on n'a fait que des sottises. Le malheur est que le public ne peut point connaître ceux qui ont bien ou mal fait. Il y a plus : c'est que, quand le plus grand nombre s'est mal conduit, il ne manque point de chercher et de trouver des torts à ceux qui ont été d'un avis différent. Ainsi, on est confondu avec ceux qui ont mal fait, et on est mal avec eux par cela seul qu'on a pensé différemment.

« Je suis excessivement dégoûté, et tout ce que j'ai vu ne peut qu'augmenter mes regrets de n'être point à Malte, et je le regrette bien moins comme fortune que comme un moyen de n'être pas ici. »

Du 19 mars 1779 : « Nous sommes toujours dans le même état : un général dont la capacité doit être maintenant connue en France; ce pauvre M. de *** qui radote; et notre voisin qui s'est fait battre par un vaisseau de cinquante ¹. Jugez si, menés de même, nous devons désirer

1. Il s'agit du comte de Breugnon et du comte de Broves, et du combat que le *César*, de Broves, soutint contre l'*Isis* (16 août 1778). Suffren parle encore de ces deux commandants dans sa lettre du

le retour... Menés d'une autre manière, nous aurions été comblés de gloire et enrichis, mais nous ne serons ni l'un ni l'autre, et arriver sains et saufs dans nos ports est maintenant l'objet de notre ambition. »

Du 2 avril 1779, toujours à Fort Royal : « Notre séjour est, je crois, motivé sur plusieurs bonnes raisons : 1^o défendre la colonie ; 2^o faire consumer les Anglais à Sainte-Lucie. Mais la vérité est que notre général ne sait, ne veut et ne peut rien faire, et qu'en restant dans un port, on ne fait qu'une sottise, qui est celle d'y être... Imaginez-vous un général de mer, dont le moindre défaut est de n'être point marin, qui a seize vaisseaux contre vingt-cinq qui sont à sept lieues. Je crois à la vérité qu'ils manquent de beaucoup de choses et que leur général n'est point entreprenant... Jamais campagne n'a été aussi ennuyeuse. Nous avons eu la douleur d'avoir les plus belles occasions et de n'avoir profité d'aucune, et nous avons la certitude de n'être capables de rien. »

Un éclair de joie illumina cependant cette « si longue et si triste campagne » : ce fut le combat de la Grenade, le 6 juillet. Le *Fantasque*, qui était chef de file, essuya deux fois, le premier et le dernier, le feu des vaisseaux de Byron, par le fait de la double évolution de l'escadre ennemie. Le vaisseau de son ami et frère d'armes, le *Sagittaire* de d'Albert de Rions, s'était aussi très bien conduit. C'était une victoire ; mais tout en reconnaissant la valeur de d'Estaing, Suffren trouvait que son succès était loin d'avoir été complet : « S'il avait été, disait-il, aussi marin que brave, nous n'aurions pas laissé échapper quatre vaisseaux anglais démâtés. »

2 avril : « Notre second officier général est M. le comte de ***, qui de l'imbécillité est tombé dans l'enfance ; le troisième est M. le comte de **. Vous le connaissez et vous le connaissiez avant moi et mieux, mais pour aujourd'hui, c'est moi qui le connais bien. »

Il y eut encore les tristes semaines de Savannah. Suffren ne prit point part lui-même aux opérations du débarquement et du siège; mais il contribua mieux que personne à les rendre possibles, et ce ne fut point sa faute si elles échouèrent. Le *Fantasque*, à la tête d'une petite division, avait détruit les ouvrages de l'île Tybee; par son étonnante activité, Suffren s'était acquis les titres les plus sérieux à la reconnaissance et à l'estime de d'Estaing. L'amiral l'avait proposé, ainsi que d'Albert de Rions, pour le grade de chef d'escadre.

En transmettant cette proposition au roi, Sartine ajoutait un avis favorable, surtout pour Suffren. « Ce capitaine, disait-il, sera peut-être le meilleur chef d'escadre que Sa Majesté puisse avoir à son service. » Mais il faisait remarquer que le commandant du *Fantasque* était le quarantième sur le tableau des capitaines de vaisseau et son ami, le cinquantième; il y avait avant eux d'autres officiers supérieurs très méritants aussi. Il proposait d'accorder à Suffren, et même à d'Albert de Rions, une commission provisoire de chef d'escadre, en attendant une promotion régulière. Au-dessous de ce rapport, Louis XVI a écrit : « Ne se peut pas ».

Puisque la conscience scrupuleuse du roi n'avait point voulu faire à Suffren l'honneur d'une promotion exceptionnelle, Sartine fit accorder à son protégé une pension de quinze cents livres. Le brevet de cette pension, du 1^{er} mars 1780, rappelle le rôle glorieux du commandant du *Fantasque* dans l'escadre de d'Estaing, notamment au combat de la Grenade. En lui annonçant cette pension, le ministre ajoutait ¹ : « La bonne opinion que Sa Majesté avait déjà conçue de vous se trouve singulièrement accrue par tous ces faits. Elle vous regarde comme un

1. Lettre du 11 mars 1780. A. M., C¹ 54.

des officiers les plus propres à commander bientôt des escadres, et son intention est d'accélérer votre avancement le plus qu'il lui sera possible. »

Rentré à Toulon avec le *Fantasque*, après avoir touché à Brest, Suffren adressa au ministre, en 1780, cinq notes que lui avait suggérées l'expérience de la campagne précédente. Comme il le disait lui-même, il ne songeait point à se faire valoir par de volumineux mémoires : « Un militaire doit se distinguer par des faits, point par des écritures. » Ces notes, d'une *imperatoria brevitatis*, bien éloignées de la prolixité et de la rhétorique de d'Estaing, mais marquées au coin de la précision et de la vérité, firent impression sur l'esprit de Sartine. Il les fit rédiger sous la forme d'un questionnaire, qui fut envoyé, sans porter le nom de leur auteur, aux ports de Brest, de Rochefort et de Toulon ; les officiers de ces trois départements étaient invités à faire connaître leur avis sur ces propositions ¹.

Suffren proposait de donner une nouvelle place à bord au commandant en second en cas de combat. « L'usage de tous les temps a été de mettre le second sur le gaillard d'avant. Ce poste est très exposé, mais n'a que cela de flatteur. Étant sous les yeux du capitaine, il ne commande rien, n'a que très peu de monde sous ses ordres et occupe un poste qui serait rempli par un enseigne. » Il était d'avis de lui donner l'inspection des deux batteries, et particulièrement de la deuxième, la plus exposée au feu. « C'est le poste d'honneur. Il serait de plus à portée de prendre le commandement si le capitaine est tué [ou] blessé, et de se mettre à la tête des gens destinés à l'abordage, si l'occasion s'en présente. »

1. A. M., dossier Suffren, et B¹ 175, fol. 374-378.

Il fallait revenir à une idée de la guerre précédente, celle d'armer d'un canon de gaillard les chaloupes des vaisseaux de guerre. Avec le système de l'artillerie légère qui prévalait, on pouvait avoir des pièces de huit ne pesant que douze cents livres. Si la dépense en fonte était trop forte, il fallait les construire en fer. Aux chaloupes des vaisseaux de quatre-vingts canons, on pouvait faire porter des calibres de douze.

Pour être moins terribles que les bombes, les obus étaient d'un effet redoutable. Il fallait embarquer des obusiers à bord ; placés sur la dunette, « ils feraient une exécution terrible, s'ils étaient chargés à mitraille ». Suffren demandait à en faire l'expérience lui-même sur son propre vaisseau, avec deux obusiers empruntés à la Guerre, avant qu'on prit à ce sujet une décision générale.

Les vaisseaux, ceux du moins du département de Toulon, n'étaient pas pourvus de pompes à incendie ; « il n'y a pas de frégate anglaise qui n'en ait ». A ce propos, il demandait d'établir à bord « le conducteur électrique de M. Franklin... C'est une trop petite dépense pour n'en pas fournir tous les bâtiments du roi. » A cette idée toute nouvelle de doter les mâts de paratonnerres, les officiers des trois ports répondirent que la chose leur semblait utile, mais ils ne voyaient pas comment on pourrait pratiquement établir et entretenir ledit conducteur ¹.

Suffren s'élevait contre une tradition dans l'armement des vaisseaux de guerre ; elle ne cadrerait pas avec cette idée chez lui dominante, qui est, en effet, la condition première du succès à la guerre, la mobilité et la rapidité de l'instrument de combat. L'usage immémorial était de n'avoir sur les vaisseaux que trois bâtiments à rames :

1. Par décision de Castries, du 11 février 1786, des paratonnerres furent établis sur tous les bâtiments de la marine royale armant pour le long cours.

chaloupe, grand canot et petit canot. C'était évidemment trop peu. Les Anglais, auxquels il songeait toujours, en avaient au moins cinq et communément six. « Il y a une infinité d'occasions où cela est de la plus grande importance. Nous l'avons bien éprouvé la campagne dernière. »

Une autre réforme dans l'armement sur laquelle Suffren revient sans cesse au cours de sa correspondance de la campagne des Indes, c'est le doublage en cuivre de la coque des vaisseaux. Cette innovation récente était due aux Anglais; elle n'offrait que des avantages : économie dans le carénage, faculté plus grande de navigation dans toutes les mers, et surtout célérité dans la marche et dans la manœuvre. Il en coûtait soixante mille livres pour un vaisseau de soixante-quatorze; qu'était cette somme en comparaison des avantages incalculables que la supériorité de marche assurait ? Marcher : pour Suffren, c'était toute la guerre. Mais il y avait la routine : des camarades de Suffren, du port de Toulon, disaient qu'il ne fallait pas appliquer le doublage à des bâtiments neufs, parce qu'il fallait donner au bois le temps de travailler. Beaucoup d'autres, il est vrai, et parmi les meilleurs, La Motte-Picquet, Kersaint, La Clocheterie, étaient de l'avis de Suffren. Il y avait encore les lenteurs administratives. Cependant, quand le commandeur partit pour les Indes, la plus grande partie de sa petite escadre était dotée de ce perfectionnement. Jusqu'à la dernière heure de sa campagne, Suffren parla du doublage des bâtiments de guerre. Dans une lettre au ministre, de Goudelour, le 23 mars 1783, il soulignait d'un trait, pour bien les faire remarquer, ces trois mots, qu'il écrivait plus gros et qui se détachent sur son écriture à peu près illisible : « De bons vaisseaux *doublés en cuivre* ». Avec cela, on pouvait se passer à peu près de tout.

On signalera encore un mémoire de Suffren, probablement de l'année 1780, dans lequel il examinait les conditions où les États-Unis allaient se trouver par rapport à la France ¹. Très difficile à lire, comme tout ce qu'il a écrit, lacéré par le milieu de haut en bas, maculé de grosses taches d'encre, on ne peut y déchiffrer que quelques bribes de phrases. Celle-ci montre qu'il n'avait pas prévu l'impérialisme qui règne aujourd'hui dans la patrie de Monroe : « Il paraît que cette puissance ne sera pas fort redoutable. La constitution de provinces unies s'opposera à l'esprit de conquête. » Cette autre phrase, qui est incomplète, montre ses regrets et ses espérances : « Nous avons laissé échapper le moment. Cependant, si cette guerre traîne encore en longueur, nous pourrons réparer... »

Ce jour si ardemment désiré, où l'on pourrait « réparer », Suffren ne le vit point luire encore en 1780. Il avait été chargé d'une mission particulière, qui n'offrait que de modestes perspectives : conduire à Cadix, où le siège de Gibraltar amenait alors la concentration des forces navales de France et d'Espagne, le *Zélé*, de soixante-quatorze canons, qu'il montait lui-même, et le *Marseillais*, de même force, que montait son ami d'Albert de Rions.

Plusieurs de ses dépêches se rapportent à ses préparatifs de départ. L'armement du *Zélé* était assez avancé, mais il était bien difficile de compléter les équipages. « Il y a une grande répugnance parmi les officiers mariniers et matelots pour s'embarquer sur les vaisseaux ². » On avait engagé à prix d'argent comme matelots et embarqué

1. A. M., B⁴ 172, fol. 282-285.

2. Dans cette lettre, du 19 mars 1780, Suffren prévenait le ministre qu'il lui envoyait un mémoire sur la formation des équipages. Une note dit : « Le mémoire annoncé n'est pas parvenu au bureau des ports. » A. M., B⁴ 175.

comme tels des gens recrutés à Malte, en Corse et ailleurs, qui n'avaient de matelots que le nom.

A la veille de partir, il sollicita du ministre une mission plus étendue. « Je pars pénétré de vos bontés, mais avec le regret que la brièveté du temps que j'ai à croiser ne me laisse guère d'espoir de faire quelque chose. Oserai-je vous prier, si les circonstances vous empêchent de me donner une mission particulière, de me recommander au général pour être détaché. Je ne sais en quel état est l'île de Gorée ; mais je crois qu'elle résisterait difficilement au *Zélé* et au *Marseillais*... Je suis armé passablement pour le combat, mais mal pour la navigation et surtout pour une campagne de long cours. J'ai si peu de véritables bons marins que, pour peu que j'en perdisse, je serais embarrassé, si je n'avais l'espoir que les autres se formeront. »

Le 19 mai 1780, le *Zélé* et le *Marseillais* levaient l'ancre ; le chevalier de Suffren ne devait plus revoir de quatre ans les côtes de sa chère Provence, jusqu'au retour triomphal du mois de mars 1784. Après s'être montrés devant Minorque et devant la côte d'Afrique, les vaisseaux des deux amis arrivèrent à Cadix ¹. Presque toutes les forces navales de la France s'y trouvaient alors réunies, avec Guichen, La Motte-Picquet, Grasse, Suffren, et, pour les commander, d'Estaing. Cependant on ne fit rien. Le seul épisode qui tranche un peu sur la monotonie du mouillage à Cadix, c'est à Suffren qu'il faut en faire honneur.

Un convoi anglais avait été signalé au moment du départ ; d'Estaing donna l'ordre au *Zélé* d'appareiller sur-le-champ avec une division. En un instant, Suffren prit la mer, toujours suivi du fidèle *Marseillais* ; la poursuite d'ailleurs n'eut point lieu. D'Estaing n'avait pas oublié les

1. Voir ci-dessus, p. 316-317.

mérites du commandant du *Fantasque*; il les apprécia de nouveau dans l'appareillage du *Zélé*. « La volonté, disait-il ¹, et les talents de cet excellent officier rendent possible tout ce qui peut l'être; une mission difficile et compliquée cesse d'être inquiétante entre ses mains. »

Dans les premiers jours de novembre (1780), toute l'escadre française, commandée par d'Estaing, reprit la mer à destination de Brest. Suffren, qui avait escorté un convoi à destination de Toulon jusqu'à l'entrée du détroit de Gibraltar, rallia aussi les bords de la Penfeld; en février 1781, il y désarmait le *Zélé*. C'était la fin de sa vingt-troisième campagne; c'était aussi le commencement de sa campagne des Indes.

Les lettres qu'il adressait alors à la comtesse d'Alais renferment des détails intéressants.

De Nantes, le 11 février 1781 : « Je suis avec mon ami d'Albert; nous partons demain pour Brest et nous allons travailler à armer nos vaisseaux. Dieu sait quand nous partirons et où nous irons. Je désire fort qu'une bonne paix nous mette à même de vivre tranquillement pour ses amis et pour soi. » On sent bien que ce désir du repos, si peu en harmonie avec sa nature, provenait de la crainte de partir encore pour une de ces croisières stériles, comme en 1780, où l'on tournait sur place sans avancer jamais.

« Je partis jeudi de Versailles. On ne voyait pas M. de Castries; je lui écrivis, il m'envoya sur-le-champ chercher pour me prier à dîner; j'y fus, nous causâmes longtemps. Il m'a témoigné le plus grand désir de m'employer agréablement, et, comme il est vrai, je ne doute pas qu'il ne le fasse, s'il le peut. »

Castries, lui même ancien soldat et soldat énergique,

1. Voir ci-dessus, p. 322.

avait conçu l'idée la plus flatteuse de Suffren, qui n'avait cessé de naviguer depuis qu'il avait été garde-marine et dont plusieurs actes révélaiient un tempérament exceptionnel. A table, dans une causerie intime, il avait appris à connaître l'homme et le marin. Dès lors, son parti fut arrêté : Suffren aurait le commandement d'une escadre. La France doit être reconnaissante à M. de Castries : il a deviné en Suffren l'homme de génie, et il lui a fourni les instruments d'une campagne immortelle.

De Brest, le 26 février 1781 : « Nous attendons ici M. le marquis de Castries, qui doit arriver le 10. Il vient de faire deux chefs d'escadre : un qui était taré, et l'autre qui n'a commandé que par intérim deux fois et pour faire deux grosses sottises ¹. On l'a avancé pour lui ôter son vaisseau et le laisser à terre. Je ne voudrais pas d'avancement à ce prix ; mais il est assez plaisant que l'on gagne plus à n'être bon à rien qu'à être bon à quelque chose. »

De Brest, le 18 mars 1781 : « Je n'ose pas t'apprendre, ma chère amie, quelque chose qui va te chagriner. Je vais dans l'Inde, commandant une division de cinq vaisseaux. M. le marquis de Castries me l'a donnée, de la meilleure grâce du monde et d'une manière très flatteuse ; mais il ne fait pas ce qu'il devrait faire : il ne me fait point chef d'escadre, et je ne commanderai que jusqu'à la jonction, y ayant un ancien dans l'Inde. A la vérité, il y aura onze vaisseaux, et la moindre circonstance heureuse peut me mettre à la tête d'une belle escadre et y acquérir de la gloire, cette fumée pour laquelle on fait tant de choses. Je ne sais si la campagne sera très longue, mais nous serons au moins dix-huit mois, et je doute qu'à moins de prise riche, elle me rende de l'argent.

1. Les deux chefs d'escadre promus à ce moment sont Marin, du 1^{er} février 1781, et Du Breil de Rays, du 18 février.

« M. de Castries ne semble être ici que pour nous presser : tout se fait à la hâte. Il y a une consolation : c'est d'être loin des sottises qu'on fera ; nous n'aurons part qu'aux nôtres, c'est encore assez.

« D'Albert avait autant d'envie de venir avec moi que j'en avais de l'avoir ; M. de Grasse s'y est opposé et l'a emporté. J'ai le cœur navré d'être pour si longtemps loin des parents et amis. Les choses qui paraissent supportables de loin sont affreuses de près.

« Dans la mer des Indes, j'aurai les honneurs de chef d'escadre et prérogatives ; je viens de l'apprendre dans le moment. C'est un secret que je n'ai pas même dit aux parents. »



CHAPITRE XXV

SUFFREN

2° P R A I A

Les Français dans l'Inde de 1778 à 1781. — Départ de Brest de Suffren, 22 mars 1781. — Son escadre. — Ses instructions. — Le combat de Praia, 16 avril 1781. — Séjour au Cap, 20 juin-26 août. — Arrivée à Port-Louis, 25 octobre. — Départ pour l'Inde, 7 décembre.

A l'époque où Suffren partait pour l'Hindoustan, il ne restait plus rien de l'édifice que Dupleix avait élevé trente ans environ plus tôt. Les misérables débris auxquels il avait été réduit par le traité de 1763 avaient eux-mêmes péri. Pondichéry, qui représentait à peu près toute l'Inde française, était tombé aux mains des Anglais, dès le début même de la guerre, le 18 octobre 1778.

Barras, le futur membre du Directoire, qui était alors officier au régiment de Pondichéry, a raconté, dans ses *Mémoires*¹, la défense énergique du gouverneur, M. de Bellecombe. Le siège de Pondichéry par les Anglais avait commencé le 5 juillet. Une petite division française, composée du *Brillant*, commandant Tronjoly, des frégates la *Pourvoyeuse* et le *Sartine*, commandants Saint-Orens et Du Chayla, et de deux bâtiments particuliers, avait livré,

1. Édition GEORGE DURUY, t. I, chap. III et appendice I.

le 10 août, en vue de la place, un combat de deux heures à la division du commodore Vernon. L'action était restée à peu près sans résultat. Vernon s'était replié sur Madras; Tronjoly, blessé, était revenu mouiller à Pondichéry. Le commandant du *Brillant* avait repris la mer, le 21 août, pour présenter de nouveau la bataille aux Anglais; puis, brusquement, sans raison connue, il s'était retiré à l'île de France, en abandonnant les soldats de Bellecombe à leur triste sort. Leurs munitions et leurs vivres épuisés, ils furent obligés de se rendre. Avec les honneurs de la guerre, Bellecombe obtint d'être rapatrié en France¹.

Sartine avait songé à envoyer dans les Indes le chef d'escadre Ternay d'Arsac; ancien gouverneur des îles de France et de Bourbon, il avait l'habitude de ces parages. On lui avait donné six vaisseaux et trois frégates; ses instructions étaient signées le 8 février 1779. Mais son escadre avait brusquement changé de destination et de commandant. On venait d'apprendre que d'Estaing réclamait des renforts aux Antilles. La Motte-Picquet avait reçu le commandement des vaisseaux de Ternay et les avait conduits à la Martinique.

Un autre officier supérieur, Thomas d'Orves, brigadier des armées navales, était parti pour les Indes avec le vaisseau l'*Orient*. Sa traversée jusqu'à l'île de France, où il était arrivé en septembre 1779, avait été marquée par une grave épidémie de scorbut, qui lui avait enlevé la majeure partie de son équipage. Après une année entière perdue à Port-Louis, il avait repris la mer, le 14 octobre

1. Le *Sartine*, qui le ramenait en France avec une partie de la garnison, fut canonné auprès du cap Saint-Vincent, bien qu'il portât le pavillon de cartel, par le vaisseau anglais *Romney*. Le commandant du *Sartine*, Jean Dallès, fut tué; une douzaine d'hommes furent tués ou blessés. Le *Sartine* dut relâcher à Cadix. Lettre de Cadix, 5 mai 1780 : A. M., B⁴ 196.

1780, avec six vaisseaux, deux frégates et une corvette, à destination du Coromandel. Haïder Ali, le radja de Mysore, était en train de révolutionner le Décan par ses victoires sur les Anglais; il était prêt à tendre la main à leurs ennemis. Quand d'Orves arriva en vue de Pondichéry, le 28 janvier 1781, cette ville venait d'être évacuée par les Anglais ¹. Tipou Sahib, le fils aîné du radja, y était entré le 13 février; l'*Orient* l'avait salué d'une salve de dix-neuf coups de canon. Tout faisait un devoir à la division française de rester dans la rade, pour aider à la bataille de l'armée de Mysore contre l'armée anglaise, au moins pour en attendre les résultats; ce fut ce jour même, le 13 février, que d'Orves mit à la voile pour l'île de France.

La raison était toujours la même : il était à bout de vivres, les bâtiments n'avaient plus d'agrès, les équipages étaient épuisés. Il rentra à l'île de France, le 31 mars, après six mois de la plus stérile campagne, où il avait laissé échapper une occasion admirable. Après son départ, les troupes du radja avaient quitté la côte. Les malheureux Français de Pondichéry, qui avaient mis à un moment tout leur espoir dans les vaisseaux de d'Orves, virent de nouveau apparaître les Anglais; leur ville fut pillée le 10 avril.

De retour à Port-Louis, d'Orves prétextait le dénuement de la colonie pour ne rien faire. C'est là que vint le rejoindre, le 25 octobre 1781, le capitaine qui ne se laissait pas

1. « Journal du sieur DIEU, capitaine de brûlot pour la campagne sur le vaisseau du roi le *Sévère*, faisant partie de la division aux ordres de M. le chevalier Thomas d'Orves, brigadier des armées navales. » A. M., B⁴ 198, fol. 120 et suivants. Cf. B⁴ 196 : Extrait du journal de Thomas d'Orves; — B⁴ 197, fol. 248 et suiv. : « Précis de ce qui s'est passé de plus intéressant à la côte de Coromandel pendant les années 1780 et 81. »

arrêter parce qu'il lui manquait des voiles ou des cordages, le chevalier de Suffren.

Le 13 mars 1781, le marquis de Castries, ministre de la Marine, était arrivé à Brest, pour passer l'inspection de la grande armée navale que Louis XVI envoyait encore au delà des mers et pour lui apporter les souhaits de la France et du roi. Le 14, il y avait eu dîner à bord de la *Ville de Paris*, vaisseau amiral du comte de Grasse; on avait donné au ministre le spectacle d'un branle-bas de combat avec une violente canonnade; elle coûta, paraît-il, la vie à plusieurs matelots, dont les existences auraient pu être sacrifiées à un but plus utile. Quand le ministre déborda de la *Ville de Paris*, il fut salué de dix-neuf coups de canon et de trois cris de Vive le Roi! partis de tous les vaisseaux. Le jeudi 22 mars, à quatre heures du soir, toute l'armée navale, escadres et convois, au nombre de cent trente bâtiments, était sous voiles. Des allées du cours Dajot, du vieux donjon d'Anne de Bretagne, des pentes de Recouvrance, de tous les côtés du port et de la rade, une foule énorme était accourue à ce beau spectacle, qui était pour elle un sujet d'orgueil patriotique. Le ministre avait assisté à tous les détails de l'appareillage; il repartit aussitôt pour Versailles. Il allait dire au roi les espérances que la France pouvait avoir en ses marins, partis à la délivrance de l'Amérique et à la conquête de l'Hindoustan.

La division navale du chevalier-commandeur de l'ordre de Malte, capitaine des vaisseaux du roi, Pierre-André de Suffren Saint-Tropez, portait le nom d'escadre légère; elle marchait à la suite de l'armée navale d'un autre marin provençal, le lieutenant général comte de Grasse. Elle comprenait cinq vaisseaux et une corvette ¹ : le *Héros*, au

1. Voir l'Appendice XIII.

nom prédestiné, qui portait le pavillon de Suffren ; — l'*Annibal*, commandé par Trémigon l'ainé, dont un frère avait péri à la bataille des Cardinaux et qui allait mourir lui-même quelques semaines plus tard au combat de Praia ; — le *Vengeur*, commandé par Forbin, dont l'insuffisance ne devait point trouver grâce devant Suffren, malgré leurs liens de parenté ; — l'*Artésien*, commandé par Cardaillac, chevalier de Malte, qui fut tué aussi à Praia ; — le *Sphinx*, commandé par Du Chilleau ; — la *Fortune*, de dix-huit canons, commandée par Lusignan. Les deux premiers vaisseaux étaient de soixante-quatorze canons ; les trois autres de soixante-quatre. A l'exception de l'*Annibal* et de la *Fortune*, ces bâtiments étaient doublés en cuivre.

L'escadre légère se complétait par un convoi de huit voiles, sur lequel était embarqué un millier d'hommes de troupes, partie du régiment d'Austrasie, commandés par le vicomte de Sourches, colonel en second ¹, partie du régiment de Pondichéry, colonel M. de Conway brigadier ², et une compagnie d'artillerie. Avec l'escadre marchait encore une petite division, composée du cotre le *Clairvoyant*, du lieutenant de vaisseau La Tullaye, et de cinq bâtiments marchands, destinés pour le Sénégal.

En somme, Suffren avait sous ses ordres six bâtiments de guerre et huit bâtiments de transport, quatorze voiles en tout. Plus heureux que d'autres chefs d'escadre de la guerre d'Amérique, il ne traînait pas avec lui une de ces gigantesques et encombrantes machines qui ne faisaient que paralyser les mouvements. La victoire n'est pas toujours aux gros bataillons. Bonaparte a accompli avec une poignée d'hommes les miracles de sa campagne d'Italie. Quinze ans environ plus tôt, c'est avec une demi-douzaine

1. Sourches mourut en mer dès le 11 avril suivant.

2. Barras, officier au régiment de Pondichéry, était embarqué sur l'*Artésien*.

de vaisseaux, une douzaine au plus, que Suffren a accompli les miracles de sa campagne des Indes.

Les instructions de Suffren lui enjoignaient de se rendre en toute diligence au cap de Bonne-Espérance et d'y débarquer les troupes de son convoi, qui devaient tenir garnison dans cette colonie hollandaise. L'Angleterre venait de déclarer la guerre aux Provinces-Unies; leur crime était d'avoir adhéré aux principes de la liberté maritime que la ligue des neutres venait de proclamer. Profondément irritée de ses échecs, irritée surtout de rencontrer partout devant elle la marine française, qu'elle croyait avoir détruite vingt ans plus tôt, elle voulait prendre sur des neutres la revanche des humiliations que lui infligeait une grande puissance. La France prit leur cause en mains; Louis XVI avait fait partir l'escadre de Suffren pour défendre le territoire d'une puissance neutre.

Le cap de Bonne-Espérance était l'une des deux positions maîtresses de la route des Indes; l'autre était l'île de France. Mais cette seconde position était en partie dans la dépendance de la première. Le Cap, suivant le mot de Bouvet de Lozier, ancien gouverneur de l'île de France, était « le magasin de nos îles de France et de Bourbon, et il nous serait bien difficile de les conserver sans les secours qu'elles en tirent ¹. » Le gouvernement anglais, de son côté, avait jeté les yeux sur cette position de premier ordre; une division navale de cinq vaisseaux, de plusieurs frégates, et trente-cinq transports, avait été armée à Plymouth, sous les ordres du commodore Johnstone, pour aller, par un coup de surprise, occuper la colonie du Cap. Le ministère français avait flairé le danger; en quelques jours, il avait fait partir Suffren. La vitesse, la décision étaient des qualités nécessaires au commandant

1. Lettre à Castries. Paris, 9 janvier 1781. A. M., B⁴ 197.

qui portait au Cap le drapeau de la France ; on n'aurait pas pu trouver un marin qui possédât ces deux qualités maîtresses à un degré plus éminent que le commandant du *Héros*.

Le jeudi 29 mars, huit jours après le départ de Brest, l'armée navale était vers les parages du cap Finisterre. Ce jour-là et à cet endroit, la division de l'Inde se sépara de l'escadre de Grasse. Le capitaine de vaisseau Suffren commençait effectivement ses fonctions de chef d'escadre, dont le titre ne lui avait pas encore été accordé. Le 9 avril, le convoi à destination du Sénégal s'étant séparé à son tour, Suffren restait seul avec sa propre escadre.

Suivons, à partir de ce moment, le journal de bord du *Héros* ¹. C'est le meilleur moyen d'analyser un fait célèbre et d'y voir en raccourci les qualités militaires qui allaient bientôt recevoir tout leur développement.

Le 11 avril, l'*Artésien* fit signe qu'il faisait de l'eau et qu'il avait besoin de réparations avant d'arriver jusqu'au Cap. Une lettre de Suffren, antérieure de deux jours, constate, en effet, le dénuement matériel de ses vaisseaux : « M le comte d'Hector — commandant de la marine à Brest — m'a assuré qu'il connaissait l'Inde, que l'île de France était bien munie en munitions navales, et, avec ces assertions, nous a fait partir moins munis qu'un vaisseau marchand. » Comme d'autres vaisseaux que l'*Artésien* navi-

1. A. M., B¹ 197 ; copie faite, en 1865, sur l'original conservé à la bibliothèque d'Aix. H. MORIS a publié le *Journal de bord du bailli de Suffren dans l'Inde* (Paris, 1888), d'après un manuscrit des archives départementales des Alpes-Maritimes, sans avoir connu le document original d'Aix. Les deux textes, d'Aix et de Nice, offrent quelques différences. Le *Journal* est dû à Moissac, devenu pendant la traversée (12 février 1782) capitaine de pavillon du *Héros* et major de l'escadre.

guaient mal, Suffren se décida à aller mouiller à Praia, dans l'île Santiago, archipel du cap Vert.

Le lundi 16 avril, l'*Artésien* fut envoyé en avant pour reconnaître la rade où l'on allait mouiller ; il fit signal que quatre bâtiments ennemis y étaient déjà mouillés et qu'un cinquième était sous voiles. C'étaient les vaisseaux de Johnstone ; partis d'Angleterre le 13 mars, ils étaient arrivés à Santiago le 11 avril ; il allait leur en coûter cher d'avoir mis cinq jours à renouveler leurs rafraichissements.

« Nous avons fait signal alors, dit le journal du *Héros*, de se préparer au combat. » Cette simple ligne résume tout un côté du génie de Suffren. C'est d'abord cette décision soudaine et qui fut toujours la même, se battre ; il y avait là une escadre, il fallait la détruire. Détruire à tout prix la force militaire organisée, parce qu'elle représente le facteur essentiel, sinon le facteur unique de la guerre, et que le reste, comme enlever des convois, occuper des îles ou des ports, ne constitue que des opérations de frivolité : voilà la raison de cette offensive toujours prête, toujours impétueuse, servie par une énergie inlassable. C'est ensuite l'interprétation personnelle de ses instructions, faite par un marin qui n'a pas peur des responsabilités. On lui a dit d'arriver au Cap le plus tôt possible ; on ne lui a pas dit de s'arrêter à attaquer les Anglais. Mais la route la plus courte pour arriver au Cap n'est-elle pas pour le vrai homme de guerre celle qui passe par le lieu d'une victoire navale ?

En ordre de bataille, venant de l'est, les cinq vaisseaux de guerre français s'avancent vers la baie, le *Héros* en tête, l'*Annibal*, auprès de lui, l'*Artésien*, un peu sous le vent, le *Vengeur* et le *Sphinx*, loin encore en arrière. Signal est fait par le *Héros*, chef de file, de forcer de voiles ; en apercevant lui-même de son bord les vaisseaux qui étaient au

mouillage, Suffren avait bien compris que c'était la division de Johnstone, la division anglaise du Cap et de l'Inde, qui était là sous ses yeux. Cependant le *Vengeur* et le *Sphinx* n'approchaient que très lentement et restaient toujours à grande distance. « Nous aurions bien voulu les attendre ; mais, en mettant en panne, nous craignons de tomber sous le vent du mouillage et des ennemis... Cette manœuvre, d'ailleurs, eût donné le temps aux ennemis de se reconnaître et de se préparer en cas d'attaque, ce que M. de Suffren voulait éviter. Il se décida à commencer l'attaque, espérant être imité par les autres vaisseaux. »

A onze heures, Suffren arbore le pavillon de poupe et le guidon. Il pénètre dans la baie, en rangeant la pointe sud-est, et donne droit sur le *Hero*, vaisseau amiral anglais ; c'est le taureau qui fonce sur l'obstacle, mais le taureau intelligent qui sait où il va et qui va où il veut. La baie, ouverte au sud, a, dans sa plus grande ouverture, environ un mille et demi ; à la hauteur du mouillage, elle se rétrécit vite à la moitié de cette largeur. Les Anglais étaient mouillés en désordre dans la partie nord-nord-est.

En s'avancant, le *Héros* fait feu des deux bords à la fois, au milieu des bâtiments ennemis de guerre et de transport : il dépense ainsi toute sa force, à coup sûr, en lâchant à la fois ses deux bordées. On comprend qu'on ait critiqué la position du *Héros*, tellement elle était dangereuse et audacieuse ; mais ce que Suffren voulait avant tout, c'était, suivant le mot du xvii^e siècle, « faire le dégât » dans l'escadre ennemie, lui fracasser ses mâts, lui couper ses manœuvres, pour la mettre dans l'impossibilité de reprendre la mer tout de suite et d'arriver la première au Cap. Si la position du *Héros* était périlleuse, de cette position même, il faisait courir à l'ennemi les plus grands dangers, et cela était l'essentiel. Pour Suffren, il n'y eut

jamais qu'une chose, détruire l'ennemi n'importe comment. Il n'y a plus rien ici de l'escrime savante et compassée où excellaient les tacticiens de l'ancienne école ; les batailles à la Suffren ne ressemblèrent jamais à des parties de quadrille ou à des évolutions de carrousel. La vraie éloquence, a dit Pascal, se moque de l'éloquence.

Suffren vient mouiller à cinq cents pieds et par le tribord du vaisseau de Johnstone. De son côté, l'*Annibal* mouille un peu à l'avant du *Héros* ; mais il n'avait fait qu'un branle-bas incomplet ; ses poudres n'étaient pas encore parées ni ses canons démarrés. Les deux vaisseaux supportaient un feu épouvantable, canonnade des bâtiments de guerre, mousqueterie des transports, auquel ils répondaient de toutes leurs bordées. L'*Artésien*, qui était arrivé auprès d'eux, voulut aborder un vaisseau ennemi. Dans cette manœuvre, le commandant, Cardaillac, fut tué ; le second, qui était dans la première batterie, ne put prendre sur-le-champ le commandement ; le désarroi se mit à bord ¹, et l'*Artésien* dériva sensiblement au sud-ouest, vers l'île aux Cailles. Le *Vengeur* et le *Sphinx* avaient fini par arriver, mais ils ne mouillèrent pas, restèrent trop au sud, et ne furent, pour ainsi dire, d'aucun secours. Ainsi Suffren n'eut que deux vaisseaux d'engagés ; on peut même dire un vaisseau et demi, à cause du retard de l'*Annibal* à se servir de son artillerie. « Notre feu continuait toujours avec la même vivacité, dit le journal du *Héros* ; mais nous souffrions beaucoup de celui des ennemis, qui n'était plus dirigé que sur nous et l'*Annibal*.

1. « Il me semble que ces raisons devraient engager les capitaines à placer toujours leurs seconds sur le gaillard. En cas de pareil accident, ils seraient à portée de connaître et de faire exécuter la manœuvre ordonnée. » En s'exprimant ainsi, l'auteur du journal du *Héros* ne partageait pas l'opinion de Suffren ; voir ci-dessus, p. 468.

Toutes nos manœuvres étaient hachées, nos haubans coupés, et plusieurs boulets dans nos mâts nous faisaient craindre pour eux. » De la terre, le fort de Praia avait mêlé son feu à celui de l'escadre anglaise.

A midi, — car ce combat qui fait époque dans les annales maritimes dura en tout une heure, — Suffren jugea que la position de ses deux vaisseaux, à peu près isolés, était trop désavantageuse. Il donne l'ordre de couper le câble, le *Héros* dérade ; l'*Annibal* le suit, il avait perdu son grand mât et son mât de misaine. Pendant cette heure tragique, mais décisive, qui fit le salut du Cap et de l'Inde, le *Héros* eut vingt-trois morts, soixante-sept blessés, dont onze ne survécurent point. L'*Annibal*, digne d'être le matelot du *Héros*, eut deux cents hommes hors de combat, dont soixante-dix morts.

« Je vous fais compliment, mon cher Trémigon, sur la façon vigoureuse dont vous vous êtes conduit hier. Ce doit être pour vous un motif de consolation de l'état fâcheux où vous êtes. Mais rien ne peut me consoler de voir un si beau vaisseau et si bien commandé hors d'état de servir... » Cette lettre de Suffren n'est ni terminée ni signée ; celui à qui Suffren l'adressait ne la reçut pas. Le capitaine de l'*Annibal* mourait le même jour des suites de ses blessures.

Quand le *Héros* et l'*Annibal* furent hors de la rade, Suffren fit le signal au convoi, qui était en panne, de forcer de voiles et au *Sphinx* de prendre à la remorque l'*Annibal*, qui ne manœuvrait plus, car il venait de perdre le dernier mât qui lui restait : il était ras comme un ponton. La remorque de l'*Annibal* se fit « à la barbe de l'ennemi »¹, qui n'osa pas l'interrompre. Vers cinq heures et demie, dans l'après-midi de cette même journée du

1. Expression d'un témoin anonyme : A. M., B⁴ 198, fol. 53-56.

16 avril, l'ennemi, faisant mine d'attaquer à son tour, arriva en ligne de front. « Point de manœuvres honteuses, » dit Suffren, qui signala de former la ligne; cette fois, il fut obéi. En un instant, l'ordre de bataille fut pris : le *Sphinx* en tête, ayant l'*Annibal* à la remorque, puis le *Héros*, le *Vengeur* et l'*Artésien*. Johnstone, qui avait le vent, se borna à arriver à une portée et demie de canon; quand il vit son terrible adversaire sur ses gardes, il n'alla pas plus loin. Pendant ce temps, le convoi français filait au sud; il fut bientôt hors d'insulte. A huit heures et demie, on perdit de vue l'ennemi; la soirée et la nuit se passèrent « à changer les voiles, à boutonner et épisser les haubans et manœuvres qui étaient presque toutes coupées. » Le lendemain matin, mardi 17 avril, les Français, au large, étaient seuls en vue du port de Praia.

« Nous osons croire, dit le journal du *Héros*, que notre attaque, quoique infructueuse, servira du moins à nous faire arriver avant au Cap et à mettre cette possession hollandaise en sûreté. Je ne crois pas que les dommages que nous avons causés aux vaisseaux de guerre et surtout au convoi puissent leur permettre de mettre sous voile de dix à douze jours. »

Quelques mois plus tard ¹, Suffren écrivait à son amie : « La Praya pouvait et devait m'immortaliser; j'ai manqué ou l'on m'a fait manquer une occasion unique. Avec mes cinq vaisseaux, je pouvais faire la paix, et une paix glorieuse. Ton ami eût été digne de toi; l'Europe l'eût célébré. Point du tout; ce combat est du nombre de ceux qui ne décident rien, qui se perdent dans la foule. » L'histoire n'a point souscrit à l'appréciation découragée que ce juge sévère portait sur lui-même; pour elle, le combat de Praia est resté une date, la date de la naissance ou plutôt — car

1. De l'île de France, 5 décembre 1781.

il ne faut pas oublier Du Quesne — la date de la renaissance de la vraie guerre maritime.

Le combat de Praia a soulevé de son temps une question de droit international intéressante : Johnstone était à l'ancre dans les eaux portugaises, Suffren pouvait-il l'y attaquer ? Sans qu'il y ait à examiner ici cette question, il faut savoir que Suffren a tenu à se justifier à ce sujet auprès du ministre par une argumentation en règle ¹. Il cite ses auteurs, Grotius, Pufendorf, Selden ; Praia, selon la signification du mot, est une plage, et non un port ; lui-même, il avait été pris en 1759 par les Anglais, dans les eaux portugaises de la baie de Lagos. Ce dernier argument devait être donné par Napoléon dans le décret du Blocus continental : « Il est de droit naturel d'opposer à l'ennemi les armes dont il se sert. »

Mais Suffren ne s'arrête pas longtemps sur le terrain juridique. « A vous, monseigneur, j'avouerai que j'ai été les attaquer de propos délibéré, espérant qu'à la faveur de la surprise, du désordre du mouillage, je les détruirais... Je les aurais détruits effectivement si les cinq vaisseaux eussent exécuté l'ordre de mouiller... J'ai manqué l'occasion précieuse de faire des grandes choses avec de petits moyens. J'en suis inconsolable ². » Faire de grandes choses avec de petits moyens, c'est le tour de force qu'il allait accomplir pendant deux années continues.

Les lettres du ministre étaient de nature à lui apporter du réconfort. Castries, mis au courant de la conduite du *Vengeur* et du *Sphinx*, lui ordonnait, de la part du roi, de renvoyer en France les commandants des vaisseaux dont il aurait eu à se plaindre. « Il ne peut y avoir d'égard ni de considération qui puisse vous empêcher de vous

1. Lettre et rapport au ministre, du 10 août et du 23 novembre 1781.

2. Lettre du 10 août 1781.

faire obéir ¹. » Il lui envoyait à lui-même sa récompense ² :

« Le roi vous a annoncé dans vos instructions, monsieur, que toutes les actions courageuses que ses généraux feraient, lors même qu'elles n'auraient pas le succès que leur audace aurait mérité, n'en seraient pas moins honorées par lui, et qu'il n'y aurait que leur inaction dont il serait mécontent.

« Sa Majesté n'avait pas connu, sur les premiers comptes qui lui avaient été rendus, tous les caractères du parti que vous avez pris lorsque vous vous êtes déterminé à attaquer M. Johnstone à Praia. Elle a reconnu depuis, par divers détails qui lui sont parvenus, que vous vous êtes conduit, dans cette circonstance importante, comme un homme de guerre qui annonçait de grands talents, et sans

1. Lettre du 24 novembre 1781.

2. Lettre du 30 mars 1782, Suffren ne la reçut qu'en février 1783. — Dès le 25 novembre 1781, Castries avait fait signer par Louis XVI les récompenses suivantes pour le combat du 16 avril 1781 (A. M., C¹ 15) :

Le *Héros*. Les lieutenants de vaisseau Ruyter, Moissac, Pas de Beaulieu : la croix de Saint-Louis. — Le lieutenant de vaisseau Chateaubourg : 600 livres de gratification. — Giloux, officier auxiliaire, « ancien navigateur, très expérimenté et très brave » : brevet de lieutenant de frégate en pied. — La fille de La Varye Le Roy, capitaine de brûlot, mort de ses blessures : 200 livres de pension.

L'*Annibal*. Le lieutenant de vaisseau de Galles, « qui a reçu plusieurs blessures dangereuses sans quitter son poste, à qui on doit le salut du vaisseau et qui en est resté commandant après la mort de Trémigon » : le grade de capitaine de vaisseau à prendre rang. — Le lieutenant de vaisseau chevalier Huon de Kermadec, « qui a reçu un coup de feu dans la cuisse et qui ne s'est fait panser qu'après le combat », les enseignes Rochemore, d'Aché, les officiers auxiliaires d'Amphernet, Morfoace, les gardes-marine Vigny, Cosnoal : des pensions ou promotions.

Le *Vengeur*. Idgernold, officier de la marine de Suède, lieutenant surnuméraire au service de la France depuis 1778, blessé : la croix du Mérite militaire.

avoir égard au résultat dont vous n'êtes pas garant ni au rang que vous tenez dans l'ordre de ses capitaines de vaisseau, elle m'a chargé de vous mander qu'elle vous donnait le grade de chef d'escadre. »

Dès le 17 avril, le lendemain même du combat, Suffren était reparti, sans s'occuper de ses avaries, qu'il se réservait de réparer en cours de route. Ses instructions lui avaient parlé d'une occupation possible de Sainte-Hélène; mais il ne pensait plus qu'à une chose, arriver le premier au Cap. Le 20 juin, sa division tout entière jetait l'ancre à False Bay. Tout entière, y compris l'*Annibal*, sur lequel on avait installé je ne sais quelle mâture de fortune et que le *Héros* lui-même remorqua comme une sorte d'épave. Il faut lire dans le journal de bord les incidents de cette remorque, le grelin qui casse, le vaisseau qui ne gouverne pas, et tout le reste. Seul, un Suffren pouvait avoir l'idée de remorquer du cap Vert à l'extrémité de l'Afrique un vaisseau démâté de tous ses mâts et de lui faire doubler le cap de Bonne-Espérance. Seul, un Suffren pouvait l'exécuter.

Arrivé au Cap, il fit descendre immédiatement à terre les troupes qui étaient destinées à servir de garnison. Les fortifications de la colonie étaient dans un très mauvais état; si les Anglais étaient arrivés les premiers, ils s'en seraient emparés avec la plus grande facilité. Depuis que les Hollandais du Cap avaient appris, lors de l'arrivée de deux bâtiments français, la *Sylphide* le 27 mars, la *Fine* le 22 mai ¹, la rupture qui s'était produite entre leur gou-

1. La *Fine*, commandant Saint-Félix, partie de Brest le 16 mars, c'est-à-dire six jours avant Suffren, avait à bord M. Percheron, commissaire et agent de la marine au Cap, et M. Cheureau, faisant fonction d'intendant aux îles de France et Bourbon. Les archives du ministère des Colonies contiennent la correspondance de ces deux agents.

vernement et l'Angleterre, ils vivaient dans de continuelles inquiétudes. Aussi la joie fut grande dans la colonie hollandaise à l'arrivée des Français : Suffren et ses officiers furent fêtés, comme on fête des sauveurs.

La réparation de ses avaries avait retenu Johnstone dans les eaux de l'archipel du cap Vert jusqu'au 2 mai. Le 21 juillet, il arrivait à trente lieues au nord du Cap, à la baie Saldanha. Des transports hollandais, richement chargés, s'y étaient abrités. Johnstone les captura ou les détruisit ; ses prises furent d'une douzaine de millions. Ce butin lui fit oublier son malheur de Santiago et son expédition manquée : il retourna aussitôt en Angleterre (24 juillet). Trois de ses vaisseaux seulement continuèrent leur route vers les Indes.

Cette affaire de Saldanha causa à Suffren le plus vif dépit. Il ne lui suffisait pas d'avoir sauvé le Cap ; il était de ces âmes généreuses, dévorées de la plus noble ambition, qui croient n'avoir rien fait s'il leur reste quelque chose à faire :

Nil actum reputans, si quid superesset agendum.

Il était bien sorti de False Bay pour prendre le mouillage de Table Bay : Johnstone était déjà reparti. Il n'avait pas de bâtiment pour s'éclairer. Il écrivait au ministre : « La *Fortune*, qu'on m'a donnée, n'est propre à rien : elle marche mal. Pour lui faire porter trois mois de vivres et d'eau, on a été obligé de diminuer son équipage, et, dans l'état où elle est, un cotre la prendrait. Je viens de l'envoyer à l'île de France. »

Un passage de cette longue lettre de Suffren, en date du 10 août 1781, est encore à citer ; car il faut connaître la pauvreté, la misère des instruments dont le grand homme disposait.

« Si j'avais eu avec moi deux frégates, elles auraient

amariné, le 16 avril, sept ou huit bâtiments qui s'étaient rendus et qui étaient sortis de la baie. Elles m'auraient servi à faire ici le transport des vivres de Table Bay à False Bay et à éclairer la marche des ennemis. L'on m'a refusé à Brest une forge et tous les suppléments de rechange nécessaires pour une campagne dans l'Inde. Une épargne de dix mille livres en coûtera ici plus de cent, sans compter les retardements, les lenteurs, etc. Si vous voulez tirer parti des onze vaisseaux qui sont dans l'Inde, envoyez-nous des munitions navales de tout genre, les bois de mâture, les mâts de hune, surtout, c'est ce qu'il y a de plus essentiel, des hommes et de l'argent, des officiers, etc... Si on prend le parti d'envoyer, que ce soit le plus tôt possible, et sur des flûtes du roi doublées en cuivre. On gagne par là du temps pour opérer. »

Le soldat qui était, à juste raison, si avare de son temps dut cependant passer deux mois au Cap à réapprovisionner son escadre et à mettre la colonie en état de défense. Le 26 août, il appareillait de Table Bay, faisant route pour l'île de France ; la veille, en l'honneur de la fête du roi, le commandant des troupes françaises débarquées, M. de Conway, avait donné un grand souper et un bal. Une traversée de deux mois ¹, pendant laquelle Suffren eut des vents contraires ², le conduisit à Port-Louis ; il y jetait l'ancre le 25 octobre. A cette date, il y avait sept mois qu'il avait quitté la rade de Brest.

Son séjour à Port-Louis lui donna une fâcheuse impression de l'esprit et des mœurs de la colonie.

1. « Samedi 22 septembre. Le matin, il est tombé de la grêle ; le général en a fait ramasser et fait faire des glaces. » *Journal du Héros*.

2. « J'ai eu, du Cap ici, une traversée affreuse par la longueur et les maladies qu'il y a eu. Au surplus, je me porte aussi bien qu'il est possible de se porter. » A la comtesse d'Alais ; de l'île de France, 23 novembre 1781.

« Il règne ici un esprit d'indépendance et de cupidité parmi les subalternes et parmi les chefs, de sorte qu'il est difficile d'espérer qu'on puisse faire quelque chose de bien...

« Ce pays-ci amollit; il y a une quantité de jolies femmes et une façon de vivre fort agréable. L'on y gagne de l'argent, quand on commerce. Tout cela vaut mieux que faire la guerre. Aussi reste-t-on ici tant qu'on peut.

« Notre campagne dans l'Inde peut être très longue. Si on y a des succès, on doit n'en plus revenir : fuir surtout cette île, qui ressemble beaucoup à celle de Calypso. On aurait besoin d'un Mentor...

« Si nous revenons de l'Inde sans rien faire, mon parti est pris de m'en aller plutôt que de rester ici six mois dans le port. Je sers pour faire la guerre et non ma cour aux femmes de l'île de France ¹. »

Il devait tenir parole, pour des raisons qui n'étaient pas d'ailleurs celles que Mentor prêchait à Télémaque. Il n'apparut pas une seule fois à l'île de France pendant toute sa campagne des Indes, alors que pour tous ses prédécesseurs, ç'avait été comme un principe stratégique de venir y passer l'hivernage.

Suffren avait le caractère peu traitable. A la suite de conflits avec ses officiers, il écrivit cette lettre au ministre, de Port-Louis, le 7 novembre : « Vous savez avec quelle répugnance j'ai passé dans l'Inde. Vous n'ignorez pas que j'y ai été décidé principalement par le désir de mériter votre estime. Vous avez eu la bonté de me promettre de me faire revenir dans dix-huit mois, à compter du mois de mars. J'ose vous supplier de vous en souvenir. Si vous m'en donnez la permission, je vous assure que je n'en

1. Lettres à la comtesse d'Alais, du 23 novembre et du 5 décembre 1781.

profiterai point tant que je croirai pouvoir être utile au service dans ce pays. »

Lors de son séjour au Cap, il avait fait choix de nouveaux commandants, Morard de Galles et Pas de Beaulieu, pour l'*Annibal* et l'*Artésien*. Des officiers avaient protesté, avaient même déclaré qu'ils étaient prêts à quitter leurs bâtiments, et le comte d'Orves, « si bon qu'il peut passer pour faible », leur avait donné raison en partie. De là, la lettre de Suffren au ministre. Il avait tort de parler de partir; mais il avait raison de dire qu'un pareil esprit était « bien contraire à l'esprit militaire et surtout à la discipline, qui est l'âme du service. » Il écrivait encore à Castries (19 novembre) : « Le roi ne peut être bien servi dans ces pays lointains que lorsque les chefs auront de grands pouvoirs et la force d'en faire usage. Je pense que rendre à M. de Galles l'*Annibal* serait une justice et de plus un exemple. »

Cependant ces ressentiments mutuels s'effacèrent pour quelque temps. On venait d'apprendre, par la corvette le *Diligent*, arrivée de Ceylan le 29 novembre, que Haïder Ali, toujours dans le Carnatic, attendait les Français avec impatience. On hâta les préparatifs de départ; Suffren, dit un témoin ¹, « était partout, il vivifiait tout par sa présence. » Le dénuement de la colonie en matériel était incroyable; on fut obligé de ramasser tous les bouts de cordages qu'on put trouver, de les défaire, refaire, ajuster, mettre bout à bout, pour regréer, tant bien que mal, les vaisseaux en partance. Enfin, le 7 décembre (1781), l'escadre du comte d'Orves et du chevalier de Suffren appareilla de Port-Louis, à destination des côtes du Coromandel.

1. MAURTORT, *Mémoires*, p. 182. Le chevalier de Mautort, embarqué à l'île de France sur le *Bizarre*, comme capitaine en second du régiment d'Austrasie, a fait, dans ses *Mémoires*, un récit intéressant de la campagne des Indes.

CHAPITRE XXVI

SUFFREN

3^o SADRAS ET PROVIDIEN

Suffren, chef d'escadre. — Prise de l'*Hannibal*. — Combat de Sadras, 17 février 1782. — Premières relations de Suffren avec Haïder Ali. — Débarquement des troupes. — L'escadre à Porto Novo, 21 février-23 mars. — Combat de Providien, 12 avril 1782. — Les deux escadres en présence.

L'escadre qui quittait la rade de Port-Louis, le 7 décembre 1781, constituait les forces navales les plus considérables qui eussent encore navigué dans l'océan Indien sous le pavillon français : onze vaisseaux, cinq frégates, dix bâtiments de transport ¹. D'Orves Thomas, qui commandait depuis 1778 l'armée navale dans l'Inde, montait l'*Orient*, de soixante-quatorze canons ; Suffren, qui avait les prérogatives et les honneurs de chef d'escadre, depuis qu'il avait doublé le cap de Bonne Espérance, montait toujours le *Héros*.

Quelques semaines plus tard, la mort de d'Orves, survenue le 9 février 1782, en vue des côtes de Coromandel, après une maladie qui avait duré pendant toute la traversée, fit passer entre les mains de Suffren le commandement de l'escadre tout entière. A partir de ce jour, il

1. Voir l'Appendice XIII.

exerça en fait un commandement dont le brevet en règle ne lui fut expédié de Versailles que le 17 avril suivant.

A cette date, le ministre ignorait encore la mort de d'Orves ; mais il avait reçu la lettre que Suffren lui avait écrite le 7 novembre, alors que, profondément irrité contre le mauvais esprit de quelques-uns de ses officiers, il avait sollicité une permission éventuelle de retour. Castries avait la plus grande confiance en Suffren ; il avait deviné en lui le grand capitaine ; la journée de Praia et la traversée jusqu'à Port-Louis avaient donné un nouvel aliment à ses patriotiques espérances. Aussi sa réponse à la lettre du 7 novembre avait été la signature du brevet de chef d'escadre. Il l'accompagna de cette lettre ¹ :

« En vous faisant chef d'escadre, le roi a compté que vous ne mettriez plus de terme à votre retour et que vous combattriez ses ennemis dans l'Inde jusqu'à ce qu'ils fussent obligés à désirer une paix raisonnable. J'espère que vous ne tromperez pas son attente. S'il y a quelque grâce à demander au grand maître pour que vous ne perdiez pas les fruits de votre généralat, je les ferai toutes, et j'ai lieu de croire qu'elles auront du succès... Je ne puis vous exprimer, monsieur, le degré de confiance que votre conduite a donné de vos talents et de votre audace ; j'espère que vous emploierez l'un et l'autre en second comme en premier. »

Au cours de la traversée entre l'île de France et le Comorandel ², le *Héros* avait fait une capture importante. Après deux jours d'une chasse à laquelle l'*Artésien* et le *Vengeur* avaient pris part aussi avec les frégates, il s'était

1. Versailles, 17 avril 1782. A. M., B⁴ 197.

2. Dans son étude sur la *Campagne du bailli de Suffren dans l'Inde*, l'enseigne de vaisseau VIGY a reconstitué la carte de la traversée de Port-Louis à Madras. *Revue maritime*, t. CXLVI (1900), p. 483.

emparé d'un vaisseau de guerre anglais, de cinquante canons, doublé en cuivre et tout neuf, l'*Hannibal*. Suffren l'avait incorporé dans son escadre, en lui conservant son nom et en le faisant commander par Morard de Galles ; l'autre *Annibal*, l'*Annibal* français, le vaisseau qui avait fait la traversée de Praia au Cap, à l'état de ponton et avec la remorque du *Héros*, était sous les ordres de Tromelin.

Lorsque Suffren arriva dans les eaux du golfe du Bengale, ses forces étaient supérieures à celles des Anglais, douze vaisseaux contre neuf ; mais la côte du Coromandel n'offrait aucun abri au pavillon français. A cette date, les divers postes français, qui étaient d'ailleurs à peu près sans valeur maritime, étaient occupés par les Anglais. Les alliés des Français, les Hollandais, possédaient sur la côte nord-est de Ceylan un excellent mouillage, dans la rade profonde et sûre de Trincomali ; mais le 12 janvier, au cours de la traversée de l'escadre, les Anglais s'en étaient emparés. Ainsi, les conditions dans lesquelles Suffren allait trouver les Anglais lui imposaient la nécessité de détruire l'escadre ennemie ; d'autre part, la guerre navale n'eut jamais pour lui d'autre objectif. Aussi la campagne qui commençait devait être vraiment une guerre d'escadres, n'ayant pas d'autre but que la destruction de forces navales. Quatre batailles, livrées en sept mois, allaient fournir mainte occasion d'admirer les merveilleuses facultés d'initiative, d'audace, d'offensive et d'énergie qui sont les traits les plus saillants du génie de Suffren ; elles allaient aussi mettre en lumière la force de résistance et la ténacité de l'amiral anglais, sir Edward Hughes ; il ne se montra pas indigne de se mesurer avec le grand marin.

Le 14 février, Suffren était arrivé en vue de la rade de Madras, sur laquelle l'escadre anglaise était mouillée, sans beaucoup d'ordre ; elle put cependant s'emboîser sous le

fort Saint-Georges, dans une position très forte. Les conditions n'étaient plus les mêmes qu'à Praia; les Français n'avaient plus ici le bénéfice d'une attaque brusque, pouvant se faire par surprise : ils étaient aperçus et surveillés dans toutes les directions. De plus, cette rade, largement ouverte, qui ne ressemblait en rien à la souricière de l'île de Santiago, permettait de se dérober à volonté au nord et au sud. Enfin, le vent d'est, qui régnait en ce moment, risquait de jeter à la côte les vaisseaux qui marcheraient sur le mouillage.

Un conseil de guerre fut tenu à bord du *Héros*, le 15 février. L'avis de tous les officiers fut que la position des Anglais était inattaquable, sous le feu des forts de la côte et par le vent d'est; ce fut aussi l'avis du chef d'escadre. Comme ses vaisseaux avaient un besoin urgent de faire de l'eau, il donna l'ordre d'appareiller aussitôt pour Porto Novo, à vingt-six milles au sud de Pondichéry. L'escadre devait se porter à quelque distance au large, et le convoi suivre la côte.

L'offensive ne fut donc pas chez Suffren une sorte d'impulsion instinctive, à laquelle il cédait en toute occasion, comme à une nécessité de sa nature ; elle était sans doute en harmonie avec son tempérament, mais elle fut toujours le résultat d'une étude attentive de la situation. Le parti auquel il se résolut devant Madras en est la preuve : attaquer dans de pareilles conditions lui parut peu utile et souverainement dangereux. L'amiral audacieux par excellence eut la sagesse de s'abstenir d'une attaque qui eût été l'œuvre d'une témérité irréfléchie. Aussi bien, prendre la direction du sud, c'était le meilleur moyen d'obliger les Anglais à abandonner le mouillage de Madras. Hughes avait le plus grand intérêt à empêcher que la position de Trincomali ne tombât entre les mains de son adversaire ; seule, son escadre pouvait assurer la conservation de cette

place, défendue, du côté de la terre, par des fortifications insuffisantes. Suivant la pittoresque expression de l'auteur de *l'Influence de la puissance maritime*, Hughes était condamné à tourner autour de Trincomali, « comme un animal attaché à un piquet ».

En apprenant que l'escadre française avait repris la mer dans la direction du sud à la fin de la journée du 15 février, Hughes avait appareillé lui-même à peu près en même temps dans la même direction. Il marchait à petite voile, songeant plus à épier qu'à assaillir. Le lendemain 16 février, il découvrit le convoi français qui suivait la côte en route libre, les vaisseaux de Suffren se trouvant sensiblement au large. Suivant la tradition qui régnait alors dans la marine anglaise aussi bien que dans la marine française, il se décida à donner la chasse au convoi, sans se soucier des vaisseaux de guerre; c'est toujours la même erreur d'optique, tant de fois constatée dans cette histoire, qui consistait à prendre l'ombre pour la proie. Il faut reconnaître que l'isolement du convoi français était une occasion bien tentante.

La chasse commence pour l'escadre anglaise dans des conditions favorables. Doublés en cuivre, bons marcheurs, les vaisseaux de Hughes s'emparèrent, dans la journée du 16, de six bâtiments de transport. Mais, au cours de cette chasse, ils s'égrenèrent, et Suffren, à son tour, se mit à chasser. Dans l'après-midi du 16, en revenant du côté de la terre, ses vaisseaux arrivèrent à trois milles environ des derniers vaisseaux anglais; les deux escadres conservèrent à peu près leur distance pendant la nuit, filant toutes deux vers le sud-est avec une brise assez faible. Le dimanche 17 février au matin, elles étaient en vue du port de Sadras, à peu près à égale distance de Madras et de Pondichéry. C'est dans ces parages que Suffren livra la première des quatre batailles de la campagne de 1782.

Le combat proprement dit ne commença que dans le milieu de l'après-midi ; jusqu'à ce moment, les variations de la brise empêchèrent le contact. Cependant Suffren avait fini par s'avancer sur l'ennemi ; celui-ci serrant le vent, les amures à bâbord, se rangea en bataille. La situation de Hughes, réduit à subir l'attaque de forces supérieures, sans pouvoir faire autre chose que se défendre, pouvait se dénouer par un désastre ; elle n'aboutit qu'à un échec, grave sans doute, mais qui ne trancha pas la question de la supériorité maritime entre les deux ennemis.

Voici des passages du rapport que Suffren adressa au ministre, en date du 12 mars suivant, quand il était en rade de Porto Novo :

« Je vous dois un compte particulier de l'affaire du 17 février, dont a dépendu le sort de l'Inde. Je devais détruire l'escadre anglaise, moins par la supériorité que par la disposition avantageuse dans laquelle je l'ai attaquée.

« J'ai attaqué le dernier vaisseau — l'*Exeter* — et prolongé la ligne anglaise jusqu'au sixième, — l'*Eagle*, qui était le matelot de tribord du *Superb* ; — j'en rendais par là trois inutiles, — les trois qui étaient à tribord de l'*Eagle*, — de sorte que nous étions douze contre six. » Du moins, les Français auraient du être douze ; en fait, ils n'étaient que huit : quatre vaisseaux, le *Bizarre*, l'*Ar-tésien*, l'*Ajax* et le *Sévère*, étaient restés très loin à l'arrière de la ligne, comme le dit la suite du rapport.

« Je commençai le combat à trois heures et demie de l'après-midi, prenant la tête et faisant le signal de former une ligne quelconque. Sans cela, vraisemblablement, je n'aurais point engagé. » Suffren veut dire par là que le manque d'homogénéité de ses vaisseaux, — quelques-uns doublés en cuivre, la plupart mailletés, — et le peu d'expé-

rience manœuvrière de quelques-uns de ses capitaines, l'avaient contraint de donner un ordre de combattre, que chacun devait interpréter d'après ses propres moyens ; que chacun se battit à sa guise, mais que chacun se battit. « Aucun commandant ne saurait mal agir, dira un jour Nelson, s'il place son bâtiment bord à bord d'un navire ennemi. » C'est ce que pensait déjà Suffren ; c'est ce que signifiait l'ordre de former une ligne quelconque.

« A quatre heures et demie, je fis signal à trois vaisseaux de doubler par la queue et à l'escadre d'approcher à portée de pistolet. Ce signal, quoique répété, n'a point été exécuté. Je n'en ai point donné l'exemple, pour tenir en échec les trois vaisseaux de tête, qui, en revirant, m'auraient doublé. Cependant, excepté le *Brillant*, qui a doublé par la queue, aucun vaisseau n'a été aussi près que le mien ni essuyé autant de coups. L'approche de la nuit, le peu de vent avec le temps pluvieux et, plus que tout cela, l'inexécution du signal d'approche, me déterminèrent à faire le signal de mettre fin à un combat que j'ai prévu ne pouvoir être décisif, dans l'espoir de recommencer le lendemain. Dans la nuit, du gros temps, des grains, enfin un temps aussi rare qu'extraordinaire pour l'Inde, a séparé les deux escadres. Les Anglais ont profité de la nuit pour fuir. »

« Étant à la tête, continue Suffren, je ne pouvais pas bien voir ce qui se passait à l'arrière. J'avais chargé M. de Tromelin de faire des signaux aux vaisseaux qui seraient près de lui ; il n'a fait que répéter les miens sans les faire exécuter.

« J'ai pris le parti de ne me plaindre de personne. Comme nous nous reverrons avec l'escadre, il serait dangereux de dégoûter ces messieurs qui, ayant été gâtés par l'extrême bonté de M. d'Orves, ne s'accoutument point à être commandés. Encore faut-il se servir d'eux ; car dans

les subalternes ne trouverait-on pas à les remplacer. »

Suffren ne devait pas rester longtemps fidèle à la décision qu'il avait prise, de ne se plaindre de personne ¹. Dans le cas présent, l'irritation que l'on sent percer dans ces lignes à l'égard du commandant Tromelin, de l'*Annibal* français, qui s'était borné à répéter des signaux sans les faire exécuter, était d'autant plus légitime que la manœuvre esquissée par l'escadre française dans la journée du 17 février avait été comme décrite à l'avance dans les instructions que Suffren avait données à Tromelin lui-même, onze jours plus tôt, le 6 février.

« Si nous sommes assez heureux, lui avait-il dit, pour être au vent, comme ils [les Anglais] ne sont que huit ou neuf au plus, mon dessein est de les doubler par la queue. Supposons que votre division soit de l'arrière : vous verrez, par votre position, quel nombre de vaisseaux débordera la ligne ennemie et vous leur ferez le signal de doubler... Dans tous les cas, je vous prie de commander à votre division les manœuvres que vous croirez les meilleures pour assurer le succès de l'action. La prise de Trincomali et celle de Negapatam, et peut-être de tout Ceylan, doit nous faire désirer une affaire générale. »

Ces instructions, où Suffren envisageait, plusieurs jours à l'avance, diverses hypothèses pour arriver à prendre entre deux feux l'escadre anglaise, la détruire en entier et du même coup conquérir l'empire des Indes, font penser aux instructions que Nelson adressait à ses officiers avant la bataille de Trafalgar ; mais au Nelson fran-

1. Suffren ne dissimula d'ailleurs nullement ses sentiments à ceux qui l'entouraient. « Quand M. de Suffren apprit ce qui s'était passé, il entra dans une colère terrible, s'exhala en propos violents contre ceux qui avaient manqué si essentiellement à leur devoir, promit d'en rendre compte et d'en demander une punition exemplaire. » MAUTORT, *Mémoires*, p. 200.

çais, dans la journée du 17 février 1782, il manqua un Collingwood.

Si peu de vaisseaux français approchèrent l'ennemi de très près, malgré le signal, qui fut répété, de se placer à portée de pistolet, cela peut s'expliquer par la position même du *Héros* au cours du combat. Suffren dit qu'il n'avait point donné l'exemple de cette manœuvre. Il est vrai que des raisons tactiques, parfaitement justifiées, l'avaient obligé à se tenir lui-même à une certaine distance; car il voulait mettre les trois vaisseaux de la droite ennemie dans l'impossibilité de le doubler au vent, tandis que la gauche ennemie devait être enveloppée par la division de Tromelin. Mais, en remarquant la distance du vaisseau amiral, les vaisseaux français ne tinrent pas compte du signal d'approcher; du moment où ils se tenaient dans les eaux du *Héros*, ils purent croire, en dépit des signaux, qu'ils se trouvaient en bonne place à leur poste de combat. Il eût été du devoir de Suffren de dissiper, par des instructions très précises, la contradiction apparente qu'il y avait entre les ordres généraux et sa position particulière. La surabondance d'esprit de décision et d'initiative qui était en lui l'amena à croire qu'un peu de ces qualités devait se retrouver dans ses capitaines; plus d'une fois, il lui arriva de trop attendre d'eux. Il n'en demeure pas moins que dans diverses circonstances, comme dans la journée de Sadras, plusieurs de ses officiers auraient pu collaborer à l'œuvre commune avec plus d'intelligence et d'énergie.

A la fin de son rapport au ministre, Suffren signalait les capitaines dont il avait eu à se louer.

« Le *Brillant* et le *Flamand*, commandés par M. de Saint-Félix et Cuverville, ont doublé par la queue; ils méritent l'un et l'autre des éloges, mais surtout M. de Saint-Félix, qui n'en avait pas l'ordre, qui s'est battu de bien près et a eu dix-huit tués et cinquante blessés. » Situé à l'avant-

dernier rang de la ligne française, le *Brillant*, de Saint-Félix, ne s'était pas soucié d'imiter la conduite de l'*Artésien*, de Bidé de Maurville, qui, quoique doublé en cuivre et le meilleur voilier, s'était borné à rester au vent et à canonner hors de portée; de son chef, Saint-Félix avait conduit son vaisseau par le travers de l'*Exeter* et avait mis le vaisseau anglais dans une position très critique. « Il mérite récompense, ajoute Suffren; je désirerais que M. de Saint-Félix eût une pension de huit cents livres sur Saint-Louis, M. de Cuverville la haute paye. Les récompenses accordées sur-le-champ excitent l'émulation et font considérer les chefs qui les font obtenir. M. de Pallière, — de l'*Orient*, — Du Chilleau, — du *Sphinx*, — et Forbin, — du *Vengeur*, — ont bien gardé leur poste. M. de Galles s'est conduit sur le petit *Annibal* — l'*Hannibal* anglais — comme il a fait sur le grand et comme il fera toujours, c'est-à dire très bien. »

Pour les autres officiers dont il ne voulait rien dire, La Landelle, Maurville, Bouvet, Cillart, qui commandaient le *Bizarre*, l'*Artésien*, l'*Ajax*, le *Sévère*, Suffren s'était borné à accompagner leurs noms, sur le croquis de l'ordre de combat joint à son rapport, de ces simples mots : « Sans ordre et très loin. »

Les résultats matériels de la journée du 17 février n'étaient pas en rapport avec le vigoureux effort de Suffren et l'invention originale de sa manœuvre enveloppante. Le vaisseau serre-file de la ligne anglaise, l'*Exeter*, pris entre deux feux, avait beaucoup souffert ¹; le vais-

1. Le commodore King, de l'*Exeter*, venait d'être presque aveuglé par la cervelle de son capitaine Reynolds, qu'un boulet avait fait voler sur lui, quand son *master* l'aborda : « Que pouvons-nous faire avec un vaisseau dans le plus affreux délabrement? — Ce qu'il y a à faire? répondit King. Combattre jusqu'à ce qu'il coule à fond. » CUNAT, *Histoire du bailli de Suffren*, p. 114.

seau amiral de Hughes, le *Superb*, devait aussi de graves avaries aux bordées répétées du *Héros* ; mais les autres vaisseaux n'eurent que des dégâts peu importants. La perte totale de l'ennemi ne fut que de cent vingt-sept hommes hors de combat. L'escadre de Suffren ne compta que trente morts, dont quatre seulement sur le *Héros*. Le combat de Sadras n'avait pas eu, en effet, le caractère de corps à corps que le chef d'escadre avait essayé de lui donner ; ce ne fut qu'une sorte d'esquisse, mais l'esquisse d'une grande chose, qui caractérise aussi bien en son genre le génie de Suffren que le terrible coup de boutoir de Praia.

Le 18 février au matin les deux escadres étaient hors de vue. L'infériorité numérique de Hughes l'avait mis dans une situation très critique, il ne devait son salut qu'à la mollesse de l'attaque d'une partie des Français ; aussi ne songea-t-il qu'à se mettre en sûreté et à protéger le mouillage de Trincomali. Avec la brise de nord qui continuait à souffler, il se hâta de s'y rendre ; là, il put réparer à l'aise ses avaries. De son côté, Suffren, arrêté par l'insuffisance de quelques-uns de ses capitaines, avait renoncé pour le moment à la poursuite des Anglais ; ce n'était que partie remise, et remise à bref délai ¹. Le combat lui avait donné le libre accès des côtes du Coromandel ; il en profita pour se mettre aussitôt en relations avec Haïder Ali : cette jonction des Français et du nabab était l'une des raisons de sa présence dans l'Inde. En conséquence, il mit le cap sur Pondichéry ; puis, passant devant cette rade, il se porta plus au sud jusqu'à Porto Novo,

1. On a peine à comprendre TRUBLET de VILLEJÉGU, second sur le *Flamand*, reprochant à Suffren de ne s'être pas attaché immédiatement à la poursuite de l'escadre anglaise : *Histoire de la campagne de l'Inde* (an X), p. 47 ; ouvrage dédié au Premier Consul.

qui était occupé par les troupes hindoues. Le *Héros* y jeta l'ancre le 21 février.

L'escadre de Suffren entra pour la première fois en relations avec l'armée de Haïder Ali. Elle trouva quelques rafraîchissements, qui provenaient de Porto Novo même, ou de la place de Chelambram, distante environ de trois lieues, dont le nabab avait fait son principal entrepôt dans la région. Le 25 février, Suffren envoya une députation à son camp ; elle se composait du capitaine de vaisseau Moissac, capitaine de pavillon du *Héros* et major de l'escadre, du lieutenant-colonel Canaple des troupes de débarquement, et de Piveron de Morlat, agent du roi de France dans l'Inde. De retour à Porto Novo le 7 mars, la députation y rapporta les meilleures nouvelles : le prince lui avait fait un excellent accueil, il promettait de fournir à l'escadre tout ce qui serait nécessaire ; mais il demandait avec instances que le général du corps expéditionnaire, M. Du Chemin, débarquât au plus vite ses troupes. Pour fournir aux premières dépenses de l'armée, il envoyait un lack de roupies.

Aussitôt, le 10 mars, Suffren fit débarquer la petite armée de Du Chemin ; les soldats du roi de France repaissaient en vainqueurs sur la côte du Coromandel, d'où ils avaient été expulsés vingt ans plus tôt. Leurs premières opérations répondirent aux espérances que ce rapide débarquement avait fait concevoir ; le 4 avril, ils s'emparaient du comptoir anglais de Goudelour ¹, à peu près à mi-chemin entre Porto Novo et Pondichéry.

A cette date, l'escadre française était au large, à la recherche de l'ennemi. Le 12 mars, après le retour de la députation et le débarquement du convoi, Suffren avait mis

1. Goudelour, Goudalour, Gondelour, Coudlaour. La forme locale est Caddalore ou Caddalour ; la forme anglaise, Cuddalore.

le ministre au courant de sa campagne et de ses projets : « Je suis dans la ferme résolution de ne point quitter la côte jusqu'à l'hivernage. Les Anglais, après la réunion du *Sultan* et du *Magnanime* ¹, seront au moins à forces égales. Mais, à moins que l'escadre ne fût, par de grandes avaries ou par le manque de subsistances, dans l'impossibilité absolue de rester, elle n'abandonnera pas la côte. Je l'ai promis au nabab et je lui tiendrai parole. »

Ne pas retourner à l'île de France, ne pas imiter en cela ses prédécesseurs dans leurs croisières de l'océan Indien : Suffren s'était fait cette promesse à lui-même, quand il avait quitté Port-Louis ; il la tenait en restant en permanence dans les eaux du Coromandel et de Ceylan. Voilà la vraie conception stratégique. L'Inde, comme tout territoire colonial, ne peut être qu'un don de la puissance navale ; pour avoir l'empire de l'Inde, il faut commencer par conquérir l'empire de la mer ; l'empire de la mer se conquiert sur mer, avec des escadres. Ces vérités, que l'intelligence militaire de Suffren apercevait avec la lumière de l'évidence, le convainquirent de la nécessité absolue de ne pas sortir des parages du golfe du Bengale : il y était, il y restait.

Son parti était pris de ne pas aller à l'île de France, mais il s'adressait de tous côtés pour avoir des rechanges et des renforts. De Porto Novo il demandait au ministre de lui envoyer des troupes, pour donner une impulsion vigoureuse aux opérations sur le continent. Il demandait au vicomte de Souillac, gouverneur des îles de France et de Bourbon, de lui envoyer le matériel de rechange nécessaire et des hommes. « Il manque plus de six cents hommes à l'escadre. J'ai acheté à Tranquebar trente

1. Ces vaisseaux, dont l'arrivée avait été signalée, purent faire leur jonction à Madras avec l'escadre de Hughes.

Cafres, à soixante-dix pagodes ; je tâche d'engager des lascars, mais ce ne sont que des moyens bien courts. Envoyez-nous donc des hommes : 1° des marins ; 2° des soldats ; 3° des volontaires ; 4° des noirs. On a été très content de ces derniers dans le combat du 17 février. » A Monneron, agent général du gouvernement français à Ceylan, il demandait des cordages : « Nous sommes si mal que dix, vingt, trente pièces de cordages nous seraient très utiles ¹. » C'est ainsi qu'un marin énergique entendait résoudre le problème du ravitaillement d'une escadre en mer, loin de ses ports et de ses magasins. L'essentiel était de rester en mer, n'importe comment ; cela l'emportait sur tout.

Le 23 mars, l'escadre avait appareillé de Porto Novo ; elle venait d'y passer environ un mois. Longeant la côte vers le sud par Tranquebar et Negapatam, elle faisait route vers Ceylan. Le 1^{er} avril, à vingt lieues de Tranquebar, Suffren adressait à son amie de Provence ce court billet, qui trahit son impatience de rencontrer l'ennemi :

« Depuis le combat du 17 février, les Anglais n'ont plus reparu. Notre débarquement s'est fait le plus tranquillement. Me voici en mer. Je désire bien pouvoir dans peu vous donner de bonnes nouvelles, mais il faut pour cela trouver les Anglais et les battre.

« Je suis dans une superbe position, commandant douze vaisseaux de ligne et, à la mer, sur plus de quinze cents lieues de côtes ; mais il y a beaucoup de mais. Je crains à présent que M. le marquis de Castries ne m'accorde la grâce que je lui ai demandée, de me faire revenir, car nulle part je ne pourrais être employé d'une façon aussi brillante. »

1. En rade de Negapatam, 26 mars 1782. LABAT, *Le Bailli de Suffren. Documents inédits...* Bordeaux, 1901.

Après avoir réparé ses avaries à Trincomali pendant un mouillage d'une quinzaine de jours, l'escadre anglaise était retournée à Madras; là elle avait été grossie de deux vaisseaux arrivés d'Europe, le *Magnanimous* et le *Sultan*. A la nouvelle que Suffren avait repris la mer dans la direction de Ceylan, Hughes quitta pour la seconde fois la rade de Madras; il obéissait toujours à la même idée, ne pas laisser l'ennemi s'emparer de Trincomali.

Le 7 avril au soir, Suffren eut avis qu'on avait découvert quatorze voiles; il les reconnut lui-même le lendemain: c'étaient les Anglais. Il les chassa aussitôt vers le sud; la chasse dura jusqu'au 12. Dans la nuit du 11 au 12, Hughes, qui songeait à conserver Trincomali sans livrer de bataille, prit ses dispositions pour relâcher dans cette baie; il n'en eut pas le temps. L'escadre française arrivait au nord-est. La distance qui diminuait à chaque minute et la proximité de la terre ne permettaient plus à l'amiral anglais d'éviter le combat. Il forma sa ligne de bataille avec ses onze vaisseaux, et il attendit. Il était au sud de Trincomali, par le travers du rocher de Providien, sur la côte orientale de Ceylan. C'était le 12 avril 1782. Le soleil éclaira le même jour deux batailles navales: dans les eaux de Providien, les Français de Suffren pourchassaient les Anglais de Hughes; dans les eaux de la Dominique, les Anglais de Rodney coupaient et enlevaient l'escadre de Grasse.

Suffren avait douze vaisseaux contre onze. Sa manœuvre de début, conforme à la méthode classique, fut de former une ligne parallèle à la ligne anglaise, qui était disposée tribord amures, courant vers le rivage, de laisser porter tous ensemble et d'attaquer chacun le vaisseau qui faisait vis-à-vis. La conception initiale de cette attaque était très simple; mais l'exécution n'allait pas sans de grandes difficultés. Pour des vaisseaux qui couraient

grand large, le maintien de la ligne indiquée supposait une précision dans les évolutions et une uniformité d'allures qui manquait aux capitaines et aux bâtiments de l'escadre française. Aussi les résultats ne répondirent que d'une manière imparfaite aux desseins du général.

A onze heures trois quarts, la ligne des Français étant formée, après diverses évolutions qui avaient occupé la matinée, Suffren fit faire le signal par le *Héros* d'arriver tous en même temps à l'ouest-sud-ouest ; mais ses vaisseaux ne gardèrent pas la ligne. Deux à une extrémité, trois de l'autre, restèrent en arrière, à une distance qui rendit leur tir inefficace ; il n'y en eut plus que sept qui, continuant à marcher bien en ordre, le *Héros* au milieu, s'avancèrent droit sur le centre anglais. Arrivés à une demi-portée de fusil, ils ouvrirent un feu d'enfer sur le *Superb*, qui portait le pavillon de Hughes, sur son matelot d'avant, le *Monmouth*, et sur son matelot d'arrière, le *Monarch*. Ainsi s'expliquent les pertes énormes du *Superb* et du *Monmouth*, sur lesquels s'acharna le tir des Français ; à eux seuls, ils comptèrent cent quatre morts et cent quatre-vingt-dix-huit blessés, sur une perte totale pour les onze vaisseaux anglais de cent trente-sept morts et de quatre cent trente blessés.

Le combat atteignit son maximum de violence dans le corps à corps du *Héros* et du *Monmouth*. Au bout d'une heure et demie environ d'un feu épouvantable, le vaisseau de Suffren démâta le *Monmouth* de son mât d'artimon et de son grand mât. Pour venir au secours de son matelot qui semblait perdu, Hughes poussa le *Superb* sur le *Héros*, qui avait lui-même son gréement à peu près entièrement haché et détruit. De leur côté, l'*Orient*, de La Pallière, et le *Brillant*, de Saint-Félix, qui suivaient le *Héros*, se portèrent à son secours ; cette intervention donna au vaisseau de Suffren quelques instants de répit. Le *Superb*,

sur le point d'être accablé par le nombre, n'eut d'autre salut que d'aller s'abriter sous le vent du *Monmouth*.

Tout en combattant, les escadres couraient vers la terre; sur cette côte toute hérissée de récifs le fond diminuait rapidement, et il y avait un danger sérieux d'échouer. Le *Vengeur*, de Forbin, qui était chef de file et qui resta tout le temps en dehors de la mêlée du centre, signala quatorze brasses de fond. Alors Suffren donna l'ordre de diminuer de voiles et de revirer lof pour lof. Les Anglais exécutent en même temps une manœuvre analogue, à l'exception du *Monmouth*, qui, à peu près incapable de manœuvrer, flottait comme une épave entre les deux lignes. Suffren fit signal de combattre au plus près et, en particulier, de marcher sur le vaisseau démâté; il espérait le ramener comme un trophée de ce terrible combat. Mais plusieurs vaisseaux français n'exécutèrent qu'avec lenteur le virement de bord; les Anglais eurent le temps de remorquer le *Monmouth* et de le mettre à l'abri à l'intérieur de leur ligne. A cinq heures et demie, le petit mât de hune du vaisseau amiral français vint à tomber. Suffren, laissant son vaisseau, désemparé et hors d'état de manœuvrer, à la garde du commandant Moissac, passa sur l'*Ajax*, de Bouvet, et y arbora son pavillon.

Le jour diminuait vite, à cause d'un orage qui avait éclaté. Suffren, dont toute l'impétuosité n'avait pu triompher de la résistance des Anglais, donna ordre, à six heures et demie, de cesser le combat et, une heure après, de mouiller. Les Anglais mouillèrent aussi, là où ils étaient, à une portée et demie de canon des Français. Ce mouillage sur mauvais fond continua la confusion qui avait caractérisé le combat. Plusieurs vaisseaux français touchèrent; l'*Ajax* toucha deux fois; à un moment, Suffren le crut perdu. Dans ce désordre, augmenté par l'obscurité intense de la nuit, le *Héros* se trouva mouillé au

milieu de l'escadre anglaise, assez près d'un vaisseau ennemi, dit le journal de bord, pour en distinguer les voix. Suffren voulut le sortir de cette position dangereuse ; il envoya la frégate la *Fine*, du lieutenant de vaisseau Périer de Salvert, pour le remorquer. La manœuvre commença, sans que les Anglais s'en fussent aperçus ; mais l'*Orient*, venant à passer entre la *Fine* et le *Héros*, rompit le grelin, qu'il ne fut plus possible de rétablir. La situation du *Héros* était plus critique que jamais ; il était mouillé en pleine escadre ennemie et dans l'impossibilité d'informer le général de sa position. Enfin, avec beaucoup d'habileté, Moissac put se tirer, par ses propres moyens, de ce très mauvais pas ; vers dix heures et demie, il alla mouiller par le travers de l'*Ajax*, qui avait toujours le général à bord.

Un autre épisode peut donner une idée de la confusion de cette soirée, qui faillit être aussi dramatique que la bataille. La *Fine*, après sa remorque manquée, avait abordé un vaisseau ennemi, l'*Isis* ; ils se séparèrent sans tirer. Un officier de Suffren, l'enseigne de vaisseau de Goy, qui avait été porter à la *Fine* l'ordre de la remorque, sauta alors dans un canot avec quelques hommes pour revenir auprès du général. Se dirigeant sur un vaisseau qu'il prit pour l'*Ajax*, il y aborda : c'était le *Superb*. De Goy et ses hommes, sans le savoir, s'étaient livrés aux Anglais.

Cette situation bizarre, unique peut-être, de vaisseaux ennemis mouillés les uns à côté des autres, ne dura pas seulement pendant la nuit ; elle était encore la même le lendemain matin, avec cette différence que les deux escadres avaient fini par se rallier chacune de son côté ; elles étaient alors à environ deux milles l'une de l'autre, à quelques encablures des récifs de Providien. Avec un gros temps, elles eussent été jetées à la côte et détruites toutes les deux. « Ma seule consolation, dit Suffren, en

parlant de ce danger, était que les ennemis auraient le même sort. »

Français et Anglais restèrent ainsi face à face trois jours durant. « Depuis trois jours, écrivait Suffren au ministre le 16 avril, nous sommes dans la même position. Les Anglais, embossés près de terre, sont à une portée et demie de canon de nous, les deux escadres travaillent à se réparer. »

Avec cette impétuosité qui ne connaissait jamais le repos, comment expliquer que Suffren, qui avait donné la chasse aux Anglais plusieurs jours avant le combat, qui, le jour même, avait tout fait pour les détruire, soit resté à présent immobile, à l'ancre, à quelques encablures des Anglais? Sans avoir eu des avaries comparables à celles du *Monmouth*, ses navires avaient souffert; le nombre total de leurs morts — cent trente-sept — et de leurs blessés — trois cent cinquante-sept — n'était inférieur que de soixante-dix environ aux pertes de l'ennemi; le fond était tout encombré de pâtés de coraux, sur lesquels l'*Ajax*, l'*Orient* et la *Fine* s'étaient échoués dans la journée du 12. Mais la vraie raison de cette immobilité était dans le sentiment douloureux que Suffren avait acquis de l'insuffisance de plusieurs de ses commandants.

De ce mouillage de Providien, le 16 avril, il envoyait une note hâtive au ministre.

« Je ne puis entrer dans aucun détail; mais si, dans cette escadre, on ne change point cinq à six capitaines, — c'est-à-dire la moitié, — on ne fera jamais rien, et peut-être avant perdra-t-on toutes les occasions. M. le comte Du Chilleau — le commandant du *Sphinx* avait vigoureusement attaqué le *Burford*, qui était le matelot d'avant du *Monmouth* — M. le comte Du Chilleau, dont j'avais été mécontent à la Praia, qui s'était bien conduit le 17 février, s'est conduit dans cette dernière affaire avec la

plus grande distinction; et, si tous les vaisseaux eussent fait comme lui, l'escadre anglaise ne serait plus. Nous sommes en présence. Nous allons avoir une troisième affaire. Je ne sais après ce que je ferai. Car elle peut être telle qu'après il ne nous reste plus de mâts, de cordages, de poudre et de boulets...

« Je suis accablé d'affaires et de travail.

« L'escadre est réparée, et peut-être demain ou après aurons-nous un combat. Nous sommes mouillés par un très mauvais fond, à deux tiers de lieue de la terre et à une portée et demie de canon de l'escadre anglaise... Il y a peu d'exemples d'une pareille mêlée. L'escadre a perdu environ cinq cents hommes, dont la moitié sont morts ou mourants. »

Le 17 avril, les réparations de son escadre étant à peu près terminées, Suffren se décida à lever le mouillage. Retranché au milieu des récifs comme dans une citadelle inaccessible, Hughes ne bougeait point. Le chef d'escadre français rôda pendant deux jours environ autour de cette proie qu'il ne pouvait saisir; dans la journée du 19, il présenta le combat, prêt à fondre sur l'ennemi, dès que celui-ci aurait pris le large: Hughes continua à rester immobile. Suffren se décida alors à partir. Dans une liste de huit arguments qu'il adressait au ministre pour se justifier du reproche de n'avoir point attaqué, il disait encore: « Pour tenter cela avec espérance de succès, il faut de la capacité, de la volonté, et assurément je les ai trop éprouvées — il veut dire: j'en ai trop éprouvé le manque — pour risquer ainsi le tout pour le tout. » Napoléon eut le bonheur d'avoir autour de lui des officiers auxquels il avait pu communiquer quelques étincelles de son génie; ce qui manqua au Napoléon de la mer, ce fut d'avoir sa phalange de maréchaux.

CHAPITRE XXVII

SUFFREN

4° NEGAPATAM ET TRINCOMALI

Suffren à Batticaloa, 30 avril-3 juin 1782. — Il décide de rester dans l'Inde. — Suffren à Tranquebar, 5-20 juin. — Suffren à Goudelour, 20 juin-3 juillet. — Nouvelles relations avec Haïder Ali. — Combat de Negapatam, 6 juillet 1782. — Incident du *Sévere*. — Renvoi d'officiers. — Suffren à Goudelour, 8 juillet-1^{er} août. — Entrevues de Suffren et de Haïder Ali. — Suffren à Batticaloa, 9-23 août. — Arrivée de renforts. — Prise de Trincomali, 25-31 août. — Combat de Trincomali, 3 septembre 1782. — Nouveau renvoi d'officiers.

En quittant la position de Providien, Suffren était résolu à ne s'éloigner qu'à une faible distance. Le 30 avril, il mouillait à cinquante-six milles au sud de Trincomali, dans la baie de Batticaloa, sur la côte orientale de Ceylan. Le gouverneur hollandais de ce poste lui fournit de l'eau, du bois, quelques agrès ; il restait ainsi fidèle à sa détermination de se refaire dans le pays même, — dans ce pays où il n'avait pas un port, — avec les seules ressources qu'il y pouvait trouver.

Au mouillage de Batticaloa, Suffren reçut des instructions qui étaient de nature à modifier toute la campagne. Des dépêches ministérielles venaient d'arriver, à l'adresse du comte d'Orves, qui lui enjoignaient de retourner à l'île de France, d'y refaire ses approvisionnements avec

les secours qu'on lui envoyait et de reprendre alors la mer à destination du Coromandel. Connues des officiers, ces instructions firent naître dans la majeure partie de l'état-major un ardent désir de retourner à Port-Louis. A quoi bon séjourner plus longtemps sur une côte sans abri ? A présent qu'on avait débarqué les troupes de Du Chemin, il n'y avait plus rien à faire. Vaisseaux et équipages avaient besoin d'un peu de repos, après ces longues semaines d'une vie si rude.

Voici une occasion éclatante d'admirer en Suffren les qualités personnelles qui firent de lui le chef par excellence. On a pu discuter quelques-unes de ses manœuvres de chef d'escadre, en contester l'opportunité, lui faire presque un grief de son impétuosité même, qui pouvait le pousser à engager le combat en désordre, comme dans l'affaire de Providien. On comprend, en effet, que ces opérations déconcertantes, d'une hardiesse voisine de la témérité, puissent fournir des thèmes de controverse aux spécialistes de la tactique. Mais que l'on considère en Suffren, au lieu du manœuvrier, l'homme de guerre proprement dit : l'on reconnaîtra que son génie comprenait au suprême degré tous les éléments qui, dans le métier de la guerre, constituent ce que Napoléon appelait la partie divine.

La première qualité du chef, la plus nécessaire, la plus vraiment caractéristique, car c'est pour cela qu'il est chef, c'est l'esprit d'initiative. Pour un général qui agit à des centaines de lieues de sa patrie, qui a en mains les éléments d'une situation militaire que son ministre ne connaît pas et qu'il n'a pas le temps de lui faire connaître, l'esprit d'initiative consiste à décider par lui-même et à affronter toutes les responsabilités. Suffren n'avait pas d'ordres pour attaquer l'ennemi au mouillage de Praia ; il n'avait pas hésité à l'attaquer. Il recevait à présent des

ordres de rentrer à l'île de France ; il n'hésita pas à rester dans le golfe du Bengale. C'était répondre à l'esprit de sagesse du ministre, qui, loin de prétendre mener les amiraux à la lisière, n'avait pas caché ses intentions de leur laisser carte blanche. Castries avait écrit à d'Orves dans des instructions antérieures : « La sagesse de Sa Majesté ne lui a pas permis de fixer, en particulier, aucune opération. Elle sait qu'à quatre mille lieues d'Elle, il serait imprudent d'en déterminer de positives, et Elle se borne en conséquence à faire connaître au sieur comte d'Orves que l'inactivité de son escadre est ce qu'elle défend principalement ¹. »

Suffren savait ce qui pouvait attendre ses officiers dans « l'île de Calypso » ; il savait surtout ce qu'il perdait à quitter, même pour un temps, le golfe du Bengale, dans la situation où l'avaient mis ses deux combats avec Hughes. Son parti était pris ; rien ne pouvait fléchir sa décision, ni le mauvais vouloir de ses officiers ni les instructions du ministre, antérieures d'ailleurs de plusieurs mois. Aux officiers qui parlaient de quitter Ceylan et le Coromandel pour Port-Louis, il n'eut qu'une réponse, hautaine et héroïque : « Plutôt ensevelir l'escadre sous les murs de Madras ! » A Souillac, le gouverneur de l'île de France, il donna les raisons de sa conduite, dans une lettre écrite de Batticaloa le 1^{er} mai :

« L'intention du roi était que l'escadre fût de retour à l'île de France, en mars, afin de repartir, en avril, en forces réunies et bien réparées. Cela n'est plus possible. » Faisant le calcul du temps matériel nécessaire, il comptait : « Quarante-cinq jours pour aller prendre nos troupes à la côte et les ramener à Ceylan, — quarante jours de tra-

1. CHEVALIER, *Histoire de la marine française pendant la guerre de l'indépendance américaine*, p. 384.

versée, — quarante-cinq de radoub, — trente de traversée pour revenir ici : total, cent soixante. De sorte que voilà six mois de perdus, et Dieu sait ce que les ennemis peuvent entreprendre pendant ce temps. Ce serait bien mal interpréter les intentions du roi et les vôtres, si j'entreprenais, à la fin d'avril, ce que vous aviez prévu pour la fin de février... Je prends ce parti, quoique le seul bon, à regret, parce que, comme il ne sera du goût de personne, je serai désapprouvé par tout le monde. De plus, si je quittais la côte après un combat, sir Hughes, que j'ai battu deux fois, le 17 février et le 12 avril, ne manquerait pas de dire que j'ai été battu. Ce qui m'affecte le plus, c'est le manque de monde et la quantité de malades ; mais deux traversées de douze cents lieues ne remettraient pas les équipages. » Suffren fut le vrai homme de guerre pour avoir fait de la présence ininterrompue de son escadre dans l'Hindoustan une sorte de dogme indiscutable.

Son ravitaillement à Batticaloa le retint environ cinq semaines ; il y avait été rejoint, le 16 mai, par un convoi, venu de Pointe de Galle. Le 3 juin, il appareilla de nouveau, le cap au nord, pour la côte, après avoir laissé des instructions aux commandants des forces de terre et de mer qui toucheraient à Pointe de Galle ¹. Le 4, il passait devant Trincomali ; l'escadre de Hughes y était toujours et ne faisait pas mine d'en sortir. Quant à l'en déloger, c'était comme impossible ; la forme de la rade la mettait à l'abri d'une surprise. Continuant leur route, les Français s'arrêtèrent le lendemain à Tranquebar, comptoir hollandais du Coromandel, entre Karikal et Porto Novo. Suffren fut reçu chez le gouverneur. « Les santés du roi, dit le journal du *Héros*, ont été bues au bruit du canon de la place. »

1. En date du 2 juin 1782. LABAT, *Le Bailli de Suffren*, p. 39.

De Tranquebar, en attendant de faire mieux, c'est-à-dire en attendant de se battre, Suffren pouvait couper les communications entre les deux principales positions de l'ennemi, Madras au nord, Trincomali au sud, de même qu'au mouillage de Batticaloa, il avait pu, sans avoir eu rien à craindre des Anglais, être rejoint par des transports qui avaient relâché à Pointe de Galle.

Le séjour de Suffren à Tranquebar offre quelques incidents de croisière. Une division volante, composée du *Sphinx*, de l'*Artésien* et de deux frégates, intercepta un convoi anglais sorti de Madras; elle ne fit d'ailleurs qu'une prise, en partie parce que le capitaine de l'*Artésien*, Bidé de Maurville, avait levé la chasse, malgré le signal exprès de la continuer (5 juin). Déjà mécontent de cet officier pour sa conduite aux combats du 17 février et du 12 avril, Suffren le comprit, quelques semaines plus tard, dans les mesures de juste rigueur qui suivirent la bataille de Negapatam. Un autre jour, le 10 juin, le *Sphinx* amarina un transport de seize canons, doublé en cuivre; c'était la *Resolution*, bâtiment qui avait fait le tour du monde avec le capitaine Cook.

Le 20 juin, l'escadre se transporta de Trinquebar à Goudelour; Suffren voulait se mettre de nouveau en relations avec Haïder Ali et s'entendre avec lui pour une expédition contre Negapatam. Le major de l'escadre, Moissac, envoyé à l'avance de Trinquebar au camp du nabab, en rapporta, comme la première fois, les nouvelles les plus favorables. Haïder Ali était tout disposé à concourir à l'opération de Negapatam; il donnait ordre à un corps de trois mille hommes, qu'il avait dans le sud, d'y concourir; il avait la plus grande envie de voir M. de Suffren, de conférer avec lui, et il remettait cette entrevue après l'expédition projetée. Il était loin d'avoir les mêmes sentiments pour le général des troupes de terre; il lui repro-

chait de ne s'être point réuni à ses propres troupes et de n'avoir pas pris de part aux succès qu'il venait de remporter en personne sur les Anglais.

Le 3 juillet, Suffren reprit la mer à Goudelour. Avant de quitter ce mouillage, il avait confié au nabab trois cents prisonniers anglais, qui encombraient ses navires et qu'il ne pouvait échanger ; Hughes s'était obstinément refusé à tout cartel d'échange. En informant le ministre de cette décision, il lui faisait part des procédés barbares avec lesquels les Anglais traitaient les prisonniers français. « Je reçois des lettres des prisons, propres à faire gémir l'humanité. C'est cependant peut-être moins pour répondre à leurs mauvais procédés que pour gagner la confiance du nabab que je lui ai remis les prisonniers. »

A Goudelour, l'escadre française avait embarqué sept cents hommes de troupes blanches et huit cents cipayes pour procéder à un siège en règle de Negapatam, si les circonstances le permettaient. Cet établissement, le principal des comptoirs hollandais, avait été occupé par les Anglais au mois de novembre précédent. Dans la pensée de Suffren, le siège n'était qu'une opération accidentelle ; le but auquel il pensait toujours était une bataille navale.

En quittant pour cette nouvelle croisière le mouillage de Goudelour, Suffren adressa un rapport au ministre. « Depuis mon arrivée à Ceylan, disait-il, soit par le secours des Hollandais, soit par les prises que j'ai faites, l'escadre est en mesure de vivre pendant six mois, et j'ai des subsistances assurées en blé et en riz pour plus d'un an. » Il avait le droit de rappeler ce résultat comme l'un de ses plus beaux titres de gloire ; il avait résolu ce problème insoluble, faire subsister des vaisseaux en mer, sans les ravitailler jamais dans les conditions normales, à leurs ports d'attache et à leurs arsenaux. Les Hollandais lui avaient donné quelques ressources ; des captures lui

avaient fourni le reste. Or, pour cette guerre de course, qui était pour lui une question de vie ou de mort, il disposait en tout de deux frégates doublées en cuivre, la *Fine* et la *Bellone*. « Si, depuis que je suis à la côte, j'avais eu des frégates, nous aurions fait aux Anglais un mal infini. »

Le 5 juillet, le surlendemain du jour où il avait quitté Goudelour, Suffren aperçut l'escadre ennemie; elle était au mouillage entre Nagar et Negapatam, où elle s'était rendue en quittant, le 23 juin, la rade de Trincomali. Comme il la surveillait, il survint un fâcheux accident à l'un des vaisseaux. Un tourbillon ou grain blanc, qui se produisit tout à coup, démâta l'*Ajax* de son grand mât de hune et de son perroquet de fougue; heureusement, les autres vaisseaux ne furent pas atteints, bien que la ligne fût assez serrée. Sur ces entrefaites, le vent, qui avait passé au sud-sud-ouest, avait mis les Français sous le vent de l'armée anglaise. Suffren s'attendait à être attaqué; mais Hughes tint le vent, le cap au large, et les deux escadres évoluèrent sans se heurter.

Le lendemain, 6 juillet, fut le jour du combat de Negapatam, la troisième rencontre des deux champions infatigables. Les forces étaient égales, onze vaisseaux de part et d'autre; car l'*Ajax* n'avait pas réparé ses avaries et ne se mit pas en ligne. La matinée se passa en diverses évolutions. Les Anglais et les Français finirent par s'établir sur deux lignes à peu près parallèles, tribord amures, le cap au sud-sud-est, les vents au sud-ouest, les Anglais les plus près de la côte.

Vers onze heures, Suffren fit hisser le signal de commencer le combat; mais Hughes, prenant tout de suite le rôle de l'assaillant, fit avancer ses vaisseaux en ligne pour attaquer les vaisseaux français qui leur faisaient face. Le

contact des deux lignes ne s'établit que d'une manière imparfaite ; la queue de la ligne française resta loin en arrière, comme dans la journée du 12 avril. Les vaisseaux de la tête et du centre se battirent, au contraire, avec une extrême énergie. Le *Brillant*, de Saint-Félix, qui était le matelot d'avant du *Héros*, fut démâté de son grand mât ; dégagé par le *Héros*, il n'eut d'autre salut que de sortir de la ligne et de tomber sous le vent. Ses pertes, de beaucoup les plus considérables dans les deux escadres, furent de quarante-sept morts et de cent trente-six blessés. Le premier vaisseau de la ligne anglaise, le *Hero*, combattu par le *Flamand*, de Cuverville, avait dû, de son côté, quitter le combat, presque dès le début de l'action ; il se retira en fort mauvais état vers Negapatam.

Au plus fort de l'action, vers une heure, une saute brusque de vent mit le plus grand désordre dans les deux escadres. Un incident, qui fut remarqué du *Héros*, y causa la plus vive inquiétude. On n'aperçut plus à un moment le pavillon du *Sévère*, qui était engagé dans un violent duel avec le *Sultan* ; mais bientôt il continua à faire feu sur le vaisseau anglais et il finit par arriver dans la ligne. Si le pavillon du *Sévère* avait disparu, c'est que la drisse avait été coupée ; la continuité du feu de ce vaisseau prouvait bien qu'il n'avait pas cédé à une détermination honteuse. « D'ailleurs, ajoute le journal du *Héros*, nous étions assez près de lui pour pouvoir le secourir en cas d'accident. » La saute de vent, en désorganisant les deux lignes, mit fin rapidement au combat. Vers trois heures, le feu cessa de part et d'autre. Un peu avant six heures, Suffren fit le signal de mouiller.

Son escadre était entière, mais quelques bâtiments étaient fort maltraités ; il avait sept cent soixante-dix-neuf hommes hors de combat, alors que les Anglais n'en comptaient que trois cents ; il n'avait pas détruit l'escadre

anglaise, il n'avait pu approcher de Negapatam. Bref, le combat du 6 juillet était un échec. Suffren, qui eut la vertu si rare et si nécessaire de la persévérance, songeait déjà à recommencer ; pour cela, il lui fallait regréer, remâter, refaire son escadre. Laisant au mouillage de Negapatam l'escadre ennemie, trop épuisée elle-même pour le poursuivre, il fit appareiller pour Goudelour le lendemain 7 juillet.

En route, il reçut une visite inattendue. L'amiral Hughes envoyait en parlementaire le capitaine Watt, commandant du *Sultan*, pour réclamer le *Sévère*, qui avait amené son pavillon au *Sultan* et qui ensuite, sans pavillon, avait recommencé le feu. Suffren ne savait encore de cet incident que ce qu'il en avait vu la veille. Il fit répondre que si la drisse du pavillon avait été cassée, cela ne voulait point dire que le vaisseau se fût rendu ; le *Héros* se trouvant auprès, le *Sévère* eût été délivré et repris, si un malheur lui était arrivé. Le capitaine Watt demanda à présenter ses hommages au général ; Suffren refusa de le recevoir.

Arrivé à Goudelour, le 8 juillet, le chef d'escadre procéda à une enquête sur l'incident du *Sévère*. Voici ce qu'il apprit. Cillart, le commandant du *Sévère*, avait effectivement amené son pavillon et crié au capitaine du *Sultan* qu'il se rendait. Les officiers et l'équipage, indignés de cette lâcheté, n'avaient pas voulu s'y soumettre. Le capitaine de brûlot Dieu, qui faisait fonctions de premier lieutenant, avait déclaré au commandant que si « le pavillon, entre ses mains, n'était qu'une guenille, » ni lui ni l'équipage n'entendaient se déshonorer. En quelques mots impératifs, il lui ordonna de se retirer dans sa cabine ¹ ; puis,

1. Détails rapportés par TRUBLET, *Histoire de la campagne de l'Inde*, p. 114 ; et par MAUTORT, *Mémoires*, p. 240.

prenant lui-même le commandement du vaisseau, il avait continué à faire servir les batteries. Grâce à cette patriotique désobéissance, le *Sévère*, qui n'avait pas été amariné, avait pu être sauvé.

Pour Suffren, qui avait tant de fois constaté l'incapacité ou le mauvais vouloir de quelques officiers, ce fut l'occasion de s'ériger en justicier impitoyable. Cillart et deux autres capitaines furent démontés et renvoyés en France, Bidé de Maurville, commandant de l'*Artésien*, et Forbin, commandant du *Vengeur*, qui n'avait pu se mettre en ligne dans le combat de Negapatam. Forbin cependant était apparenté au général; la bisaïeule de Suffren, comme celui-ci le dit lui-même au ministre, était de cette maison.

« Monseigneur, Il est affreux pour moi de vous rendre compte que je renvoie en France trois capitaines de l'escadre qui est sous mes ordres ¹. » Après avoir dit, à propos de l'affaire du *Sévère*, combien il était « loin de soupçonner une telle infamie, » après avoir exposé les fautes de Forbin et de Maurville, il ajoutait : « Vous serez peut-être fâché que je n'aie pas sévi plus tôt; mais je vous prie de vouloir bien considérer que l'ordonnance ne donne pas ce droit même aux officiers généraux, que je ne le suis pas, qu'aucun officier général ne l'a fait avant moi... Je ne l'ai fait que lorsque j'ai cru que le service l'exigeait absolument et comme le moyen le plus sûr de tirer parti de mon escadre. » Il annonçait encore le retour du commandant de l'*Ajax*, Bouvet, « fort malade », qui, pour lui, était atteint de « radotage ». Un lieutenant avait demandé à retourner en France pour raisons de santé : « J'ignorais alors qu'il eût montré la plus grande faiblesse dans le combat du 12 avril... Je pense que c'est

1. A bord du *Héros*, le 22 juillet 1782.

un officier à rayer du tableau. » Un enseigne et un garde demandaient leur congé : « Je crois qu'il n'y a qu'à gagner pour le bien du service en le leur accordant. »

Un jour, à Sainte-Hélène, Las Cases, qui avait été lieutenant de vaisseau à l'époque de la Révolution, traçait à Napoléon le portrait de l'adversaire de Hughes. « M. de Suffren, très dur, très bizarre, extrêmement égoïste, mauvais coucheur, mauvais camarade, n'était aimé de personne. » Il ne se souciait pas en effet d'avoir la réputation de chef aimable, qui s'acquiert parfois aux dépens du service et de la discipline; il entendait avant tout être obéi, prêt à punir les négligents ou les coupables, prêt à récompenser aussi ceux qui faisaient leur devoir.

Dans la même lettre où il annonçait le renvoi de trois commandants, il rappelait au ministre, comme pour prévenir de plus grandes rigueurs, que Cillart, Forbin, Maurville appartenaient à des familles qui s'étaient distinguées au service de la marine.

Par un autre rapport ¹, il demandait des « récompenses distinguées » pour les officiers du *Sévère*, tous officiers auxiliaires, « qui, malgré le capitaine, n'ont pas voulu se rendre » : au chevalier de La Salle, « homme de condition, servant depuis plus de quarante ans », le brevet de lieutenant de vaisseau et de port et la croix de Saint-Louis; — aux capitaines de brûlot Dieu et Rosbo, qui s'étaient « fortement opposés aux volontés de M. de Cillart », la conservation de leur brevet temporaire de capitaine de brûlot; — à Bonvallet, « fils d'une bonne famille de Rennes, qui, étant au pavillon, n'a jamais voulu l'amener malgré les ordres de M. de Cillart », le brevet d'officier auxiliaire à la première occasion et la mention de son nom dans la lettre du ministre; — une pension à la mère

1. A. M., C¹ 16.

et à la sœur de l'officier auxiliaire de Gennes, mort des suites de son amputation.

Il faut citer encore une autre lettre officielle du même jour (22 juillet 1782) : « Autant j'ai eu de chagrin de vous instruire de la mauvaise conduite de quelques-uns des capitaines de l'escadre, autant j'ai de plaisir de vous parler de ceux qui ont bien fait. » C'était Tromelin, de l'*Anibal* : « s'est très bien conduit dans l'affaire du 12 avril, et encore mieux le 6 juillet ; » — La Pallière, de l'*Orient* : « n'a point été à même d'avoir part à l'action du 6 juillet ; mais ce n'est point sa faute et ne mérite pas moins récompense pour les affaires du 17 février et 6 avril ; » — Du Chilleau, du *Sphinx* : « était mon matelot d'arrière ; s'est conduit avec la plus grande valeur ; quoique brûlé et blessé, il n'a point quitté son poste. La façon distinguée dont il s'est conduit le 17 février, le 12 avril et le 6 juillet, m'engage à vous demander avec la plus grande instance une pension pour lui et qui soit assez forte, comme douze cents livres, pour bien constater qu'il a effacé tous les torts qu'il pouvait avoir eus à Praia ; » — Saint-Félix, du *Brillant*, « dont le vaisseau a été écrasé ; s'est conduit aussi brillamment que dans les deux précédents combats ; » — Cuverville, du *Flamand*, « blessé légèrement ; il s'est parfaitement conduit comme il a toujours fait et fera toujours. »

« Je dois vous observer que j'ai demandé bien peu pour être plus sûr d'obtenir, mais que dans l'Inde, par cela seul qu'on est longtemps sans jouir des grâces accordées, qu'on est éloigné de toutes les relations, parents, famille, etc., que l'on abandonne ses affaires, il serait très juste que les récompenses fussent plus fortes qu'en Europe. Il serait même convenable que les généraux eussent des croix de Saint-Louis et des brevets en blanc pour récompenser le mérite, ce qui produirait un très bon effet, car

l'espérance éloignée d'obtenir au bout de deux ou trois ans ne saurait exciter l'émulation. »

Ainsi, un sentiment de souveraine justice inspirait les rapports de Suffren avec ses officiers. Las Cases avait raison de corriger son propre jugement par ces mots : « Mais il était apprécié, admiré de tous. » Cela suffit pour un chef ; il n'y a pas chez les subordonnés de dévouement plus fécond que celui qui a sa source dans l'estime et l'admiration du général.

Suffren n'a jamais mieux donné la mesure de son activité, de son énergie, de son caractère de fer, qu'après le combat du 6 juillet. Retourné à Goudelour le surlendemain, il se mit une fois de plus à réparer ses avaries. Comment se représenter les miracles de travail, de ténacité, d'ingéniosité qui furent accomplis pour remettre en état, dans une rade foraine, avec des engins de fortune, une escadre de douze vaisseaux, dont la réfection dans un arsenal d'Europe aurait demandé de longs mois de radoub ? Il ne fallut pas trouver moins de dix-neuf mâts de hune ; l'on devine à ce chiffre quel pouvait être le total des manœuvres, des vergues, des voiles, des cordages, des engins de toute nature. Or, ce tour de force, qui tient du prodige, était terminé le 18 juillet, dix jours après le nouveau mouillage à Goudelour. Certes, l'armement du *Héros* et de ses compagnons n'avait pas ce fini des vaisseaux restés pendant de longues semaines entre les mains des ingénieurs et des calfats ; du moins, ils étaient aptes à reprendre la mer encore et à se battre encore. Ils repartirent le 1^{er} août.

Du 26 au 29 juillet, Suffren avait eu plusieurs conférences avec Haïder Ali, venu exprès à la côte, avec son armée et tout son faste de prince indien, pour voir le chef d'escadre dont les exploits avaient rempli les Hindous

d'admiration ¹. Pour Suffren, le seul moyen de travailler à la délivrance de l'Inde était une perpétuelle offensive sur mer. Il avait donc quitté Goudelour avec ses douze vaisseaux, une fois encore en état ; le 9 août, il jetait l'ancre à Batticaloa, où il avait déjà mouillé après le combat de Providien.

C'est là qu'il reçut les premiers renforts militaires qui lui parvinrent de France depuis le début de sa campagne. La correspondance de Castries avec le comte d'Hector, qui commandait à Brest, témoigne des préoccupations du ministre pour faire passer dans les Indes les secours nécessaires. Mais la route était longue de Brest à Ceylan, et les premiers pas étaient pleins de danger, avec les escadres anglaises qui croisaient sans cesse dans le golfe de Gascogne. Le tort du ministre fut d'envoyer des bâtiments isolés, escortant des convois, comme le *Pégase* et l'*Actionnaire*, qui avaient été pris le 21 avril 1782, au lieu d'envoyer une escadre bien équipée et de marche rapide. Les bâtiments qui rejoignirent l'escadre de Suffren à Batticaloa furent, le 9 août, la *Consolante*, commandant Péan de La Villehunault, et le 21, le *Saint-Michel*, commandant d'Aymar, et l'*Illustre*, commandant Bruyères ². Cette division était partie de France au mois de novembre 1781 avec le lieutenant général Bussy, qui pour le moment s'était arrêté à Port-Louis.

Dès le 23 août, avec ces forces nouvelles ³, Suffren

1. Le journal de bord du *Héros* entre à ce sujet dans d'assez longs détails. MAUTORT, *Mémoires*, p. 242, rapporte le mot du nabab : « Suffren, je t'ai vu ; j'ai tout vu. » Cette entrevue a été représentée dans une estampe de l'époque.

2. Voir l'Appendice XIII.

3. Le 12 août, la *Bellone* avait rejoint l'escadre. La veille, elle avait eu, à la hauteur de Ceylan, un violent combat avec le *Coven-try* ; le commandant, Pierrevert, et le commandant en second, Boucher, officier auxiliaire, avaient été tués.

était reparti de Batticaloa pour frapper un coup d'un nouveau genre. Cette fois, son objectif était la rade même de Trincomali ; il y pensait depuis longtemps, « ne pouvant avoir d'existence réelle à la côte qu'ayant un port ¹ ».

Apparaître devant Trincomali, mouiller à l'intérieur de cette rade profonde, après avoir échangé quelques volées avec les batteries de la côte, débarquer deux mille trois cents hommes au pied du fort qui commandait la rade dans sa partie centrale, conduire vigoureusement un siège et le mener à bien, occuper solidement les positions conquises : ce chef-d'œuvre de rapidité et d'énergie demanda en tout six jours, du 25 au 31 août. Suivant le journal du *Héros*, les circonstances « ne permettaient pas de traîner cette affaire en longueur ». On connaît le mot d'ordre de Napoléon à Masséna, au début de la campagne des Cinq jours : « Activité, activité, vitesse. » C'était déjà le mot d'ordre de Suffren.

Le 2 septembre, l'escadre de Hughes était signalée dans l'est-sud-est. Ne sachant rien de ce qui venait de se passer, comptant mouiller dans la rade de Trincomali, grande fut sa surprise de la voir occupée par les vaisseaux français. Il s'agissait pour elle de se dérober au plus vite ; mais Suffren n'entendait pas la laisser s'échapper. Elle avait douze vaisseaux ; lui-même en avait quatorze. Après avoir passé sous les armes la nuit du 2 au 3, il fit signal d'appareiller le lendemain vers six heures du matin. Le 3 septembre 1782 est la date du combat de Trincomali, le quatrième entre Suffren et Hughes.

Les Anglais, qui étaient au nord, s'éloignaient peu à peu de la côte, jusqu'à six lieues à l'est, bien en ligne, évoluant à merveille. A maintes reprises, tout en chassant

1. Lettre du 2 juin 1782.

l'ennemi, Suffren répéta le signal de former la ligne de bataille. Peine perdue. A trois heures de l'après-midi, après sept heures de manœuvres, cet ordre n'était pas encore exécuté. L'impatience de Suffren devient de la fureur et du désespoir ; quel homme de cœur oserait lui faire un crime d'avoir un peu perdu de son sang-froid ? « Puisque je ne puis établir l'ordre, dit le général, que chaque vaisseau arrive sur l'ennemi, qu'il choisisse le sien et qu'il fasse comme moi. » Le *Héros* s'avance, suivi seulement de l'*Illustre*, de Bruyères. A la queue de la ligne, le *Vengeur* et la *Consolante* ouvrent aussi un feu très vif ; mais le *Vengeur*, de Cuverville, qui est en feu et qui a dû couper son mât d'artimon, est forcé d'abandonner le combat. Très maltraitée, non secourue, la *Consolante*, dont le commandant, Péan, a été tué, doit faire de même. Alors les ennemis serrent la ligne, et tout leur feu se concentre sur le *Héros* et l'*Illustre*. La conduite de ces deux vaisseaux prend une grandeur épique : le combat de Trincomali, où les Français n'ont que deux vaisseaux engagés, devient une mêlée de géants.

A cinq heures, l'*Illustre* est démâté de ses mâts de hune ; le *Héros* a ses haubans coupés et ne manœuvre plus. « Il semblait que plus nous perdions de monde, dit un combattant du *Héros*¹, mieux les batteries étaient servies ; je n'ai jamais vu un feu aussi vif. Mais les ennemis nous le rendaient avec usure ; nous étions enfilés par devant et par derrière. » Suffren ne cessait de répéter le signal d'arriver aux vaisseaux, qui ne voulaient pas le voir et qui restaient « tranquilles spectateurs du combat ». Seul, l'*Ajax*, de Beaumont Le Maître, entra dans la fournaise.

Suffren était bien décidé à se laisser ensevelir sous les ruines de son vaisseau. A un moment, le pavillon du *Héros*

1. Relation anonyme : A. M., B⁴ 207.

fut emporté par un boulet ; le grand mât et le mât d'artimon se brisent. Les Anglais poussent des hurras de victoire. « Ils vont croire que je cède, s'écrie Suffren, qu'un chef d'escadre capitule. Des pavillons blancs ! Qu'on apporte des pavillons blancs ! Qu'on en couvre le vaisseau ! »

« L'amiral anglais ayant toujours évité les précédents combats, nos matelots l'appelaient *madame Hewz* (Hughes) ¹. La mauvaise manœuvre qui nous sauva lui mérita le surnom de *mademoiselle Hewz*. Nous gardâmes donc pour elle une bordée à double boulet et à mitraille, qui fut tirée à bout touchant. Mais qu'elle nous fut bien rendue, monsieur ! Les douze vaisseaux anglais, formant un demi-cercle, les amures à bâbord, dirigèrent tout leur feu sur leurs trois victimes. Nous fûmes hachés dans un instant... Nous étions enfilés et battus dans tous les sens. La mitraille entra à pleins sabords. Enfin, à six heures et demie, les spectateurs voulurent bien arriver tous ensemble sur nous ; mais il faisait presque calme, et cette arrivée tardive en imposa cependant à *mademoiselle Hewz*, qui cessa le combat à sept heures du soir... Il fit calme pendant la nuit, et nous la passâmes dans l'état le plus déplorable ². » Y a-t-il dans toute l'histoire maritime un plus bel exemple de solidité indomptable que celui offert par le *Héros*, l'*Illustre* et l'*Ajax* ? On songe à Davout et à ses divisionnaires dans la journée d'Auerstædt.

Les chiffres sont le meilleur commentaire de cet hé-

1. MAUTORT, *Mémoires*, p. 250, rapporte que les Anglais appelaient eux-mêmes l'amiral Hughes « la bonne femme ».

2. Relation anonyme. *Ibid.* — L'auteur, qui était à bord du vaisseau de Suffren, a écrit sur les commandants qui assistèrent de loin à la terrible mêlée la plus grave des accusations : « Ils ont voulu sacrifier un héros, parce qu'il veut les obliger à faire leur devoir. »

roïsme. Ces trois vaisseaux constituaient exactement le cinquième des forces françaises, quatorze vaisseaux et une frégate; leurs pertes représentèrent plus des trois quarts des morts, — soixante-quatre sur quatre-vingt-deux, — plus des deux tiers des blessés, — cent soixante-dix-huit sur deux cent cinquante-cinq. Le *Héros* seul, avec ses trente hommes tués, avait plus du tiers des morts.

On comprendra, après cela, les notes terribles dont Suffren accompagne les noms de ses officiers sur l'état de ses pertes qu'il envoie au ministre : « Mal », « Très mal », « Très mal et toujours de même », « On ne peut plus mal ». Mais à côté du nom de Beaumont, il y a : « Très bien », et à côté du nom de Bruyères : « Très bien, on ne peut mieux. »

On comprendra aussi la lettre de colère et d'indignation qu'il écrivit à Castries le 29 septembre, et l'on n'entendra pas sans émotion cet appel désespéré d'un homme de cœur :

« Monseigneur, J'ai le cœur navré par la défection la plus générale. Je viens de manquer l'occasion de détruire l'escadre anglaise. J'avais quatorze vaisseaux et la *Consolante*, que j'avais mis en ligne. L'amiral Hughes évitait sans fuir, ou, pour mieux dire, il fuyait en ordre... Il n'y a eu que le *Héros*, l'*Illustre* et l'*Ajax* qui ont combattu de près et en ligne. Les autres, sans égard à leur poste, sans faire aucune manœuvre, ont tirillé de loin, ou, pour mieux dire, hors de la portée du canon. Tous, oui, tous ont pu approcher, puisque nous étions au vent et en avant, et aucun ne l'a fait. Plusieurs de ceux-là se sont conduits bravement dans d'autres combats. Je ne puis attribuer cette horreur qu'à l'envie de finir la campagne, à la mauvaise volonté et à l'ignorance, car je n'oserai soupçonner rien de pis. Le résultat a été terrible... Ce seraient des avaries affreuses en Europe; jugez dans

l'Inde, où nous n'avons aucune ressource dans ce genre!

« Il faut que je vous dise, monseigneur, que des officiers depuis longtemps à l'île de France ne sont ni marins ni militaires. Point marins, parce qu'on n'y a point navigué, et l'esprit mercantile, d'indépendance et d'insubordination sont (*sic*) absolument opposés à l'esprit militaire. Les maîtres y ont contracté un esprit de rapine qu'il est impossible de réprimer. Vous ne pourriez imaginer toutes les petites ruses que l'on a employées pour me faire revenir...

« M. de Tromelin, M. de La Landelle, de Saint-Félix, de Galles, ont demandé à quitter leurs vaisseaux ¹. J'ai été trop mécontent d'eux pour ne pas le leur accorder avec plaisir. Si je ne change pas plusieurs autres, c'est faute d'avoir des personnes en état de commander les vaisseaux...

« Il est affreux d'avoir pu quatre fois détruire l'escadre anglaise et qu'elle existe toujours! Le choix des officiers

1. Lorsque ces quatre officiers furent arrivés à l'île de France, Bussy refusa de les recevoir; à leurs mémoires justificatifs, il répondit par quelques lignes très sèches. Souillac, tout en exprimant au chevalier de Galles l'admiration qu'avait provoquée sa conduite antérieure, regrettait que sa santé l'eût réduit à revenir dans de pareilles circonstances. Il écrivit à Tromelin la lettre suivante, marquée au coin de la parfaite vérité (29 octobre 1782; A. M., B⁴ 207) :

« D'après la connaissance qu'on avait de la division et du schisme qui régnaient dans l'escadre du roi, d'après tout ce que le public de l'Inde en mandait, d'après ce que les arrivants en disaient, il était difficile de se faire illusion sur la démarche de quatre capitaines de vaisseau qui tout à coup demandent à se démettre de leur commandement, en pleine guerre et en campagne, lorsque, par l'éloignement où nous sommes de la France, on ne peut les remplacer, lorsque l'escadre du roi se trouve dépourvue d'officiers supérieurs et de subalternes, et lorsqu'il est de la plus grande importance pour le bien, je dirai plus, pour le salut de la patrie, que les officiers qu'elle a pris soin de former lui rendent les services qu'elle a droit d'en attendre. »

pour l'Inde est des plus essentiels, parce qu'on n'est pas à même de les changer. Je ne crois pas avoir les talents qu'il faudrait. Je ne suis rassuré que par votre confiance en moi ; mais en vérité, si ma mort ou ma santé faisait vaquer le commandement, qui me remplacerait ? M. d'Aymar, vous le connaissez. M. de Peynier est brave, zélé, excellent pour un jour de combat ; mais je croirais la conduite d'une grande escadre fort au-dessus de ses forces dans ce moment, n'ayant pas encore été éprouvé dans cette partie.

« Je ne connais qu'une personne, qui a toutes les qualités qu'on peut désirer, qui est très brave, très instruit, plein de zèle et d'ardeur, désintéressé, bon marin. C'est M. d'Albert de Rions, et fût-il à l'Amérique, envoyez-lui une frégate. J'en vaudrai mieux, l'ayant, car il m'aidera ; et, si je meurs, vous serez assuré que le bien du service n'y perdra rien. Si vous me l'aviez donné quand je vous l'ai demandé, nous serions maîtres de l'Inde... Je puis avoir fait des fautes à la guerre ; qui n'en fait pas ? Mais on ne m'en pourra imputer aucune de celles qui font perdre les affaires.

« Je suis avec respect, monseigneur, votre très humble et obéissant serviteur,

« Le ch. de SUFFREN. »

Suffren avait les défauts de ses qualités. Cette énergie, cette audace, cette impétuosité, que l'on ne cesse d'admirer en lui, que l'on souhaite à ceux qui auront jamais l'honneur de commander des escadres de guerre, l'avaient emmené trop loin dans la journée du 3 septembre ; le désordre, qui avait failli lui coûter si cher, était en partie le résultat de sa propre impatience. Mais s'il avait attendu ses capitaines, quand aurait-il attaqué ? En attaquant comme il le fit, n'avait-il pas l'espoir d'entraîner ses offi-

ciers et de détruire cette escadre ennemie qui l'obsédait comme un cauchemar ? Le tacticien, qui étudie des batailles navales dans son cabinet, sur un plan, lui dira peut-être, au nom de la froide sagesse, qu'il a eu tort ; le marin, qui est sur la mer pour se battre et pour écraser les forces de l'ennemi, lui criera, dans la clairvoyance et l'ardeur de sa passion guerrière, qu'il a eu raison.



CHAPITRE XXVIII

SUFFREN

5° GOUDELOUR

Perte de l'*Orient* et du *Bizarre*. — Suffren à Achem, 2 novembre-20 décembre 1782. — Suffren à Gandjam, 8 janvier 1783. — Jonction à Trincomali avec la division de Peynier et de Bussy, 10 mars. — Réparation de l'escadre à Trincomali. — Conseil de guerre du 10 juin. — Évolutions sur la côte. — Combat de Goude-
lour, 20 juin 1783. — Nouvelle de la paix. — Dislocation de l'escadre. — Retour du *Héros* à Toulon, 26 mars 1784.

Après le terrible corps à corps du 3 septembre, Suffren rentra à Trincomali (7 septembre). Un malheur l'y attendait : l'*Orient*, vaisseau de soixante-quatorze canons, s'échoua par pure maladresse sur un écueil parfaitement connu et s'y perdit ; tout ce qu'on put faire, ce fut de sauver les mâts ¹. L'escadre fut encore remise en état. Le 1^{er} octobre, elle appareilla une fois de plus pour Goude-

1. « Monseigneur, Je n'ai pu céder aux instances de M. La Pallière, le fils, qui s'est trouvé dans la malheureuse circonstance de commander en chef le quart lorsque l'*Orient* a été perdu. Il désirait d'être employé pour continuer à donner des preuves de son zèle, dont j'ai été particulièrement témoin au siège de Trincomali, où il me servait d'aide de camp. M. de La Pallière, le père, prend sur lui la manœuvre qui a précédé le malheureux événement et assure que son fils n'y a aucune part. Je le recommande à vos bontés. » A bord du *Héros*, 29 septembre 1782, à Trincomali. A. M., C^t 16.

lour; chemin faisant, par le travers de Negapatam, elle prit et brûla un corsaire anglais, chargé de munitions de guerre. Elle mouilla à Goudelour le 4. Là, nouveau malheur : le *Bizarre* se perdit à la côte, « par une manœuvre inconcevable, ou plutôt par une ignorance qui n'en a fait faire aucune... J'ai déjà eu l'honneur de vous écrire que cette escadre était très mal en capitaines et en officiers. Voilà deux vaisseaux perdus dans un mois, comme il n'y en a point d'exemple dans toutes les marines de l'univers ¹. »

La mauvaise saison approchait; la mousson du nord-est allait rendre intenable la côte du Coromandel; Trincomali même n'était pas une position sans danger. L'île de France semblait un refuge naturel, autant qu'il était ordinaire, à présent surtout que Hughes avait cherché un refuge dans le port de Bombay pour la durée de la mousson du nord-est. Mais l'île de France était le dernier endroit du monde où Suffren entendait aller. Il était résolu à rester toujours en mer, en vue de la côte du Coromandel, qui était devenue pour lui l'enjeu de la guerre. Il imagina d'aller hiverner à Achem (Atchin), sur les côtes de Sumatra; c'était un excellent poste de vigie, qui permettait de surveiller tout le golfe du Bengale. Parti de Goudelour le 15 octobre, il jeta l'ancre à Achem le 2 novembre. Dans le cas où l'escadre anglaise aurait eu le même projet, il envoya en croisière la frégate la *Fortune*.

Suffren pensait être rejoint à Achem par le marquis de Bussy, l'ancien collaborateur de Dupleix, qui était parti d'Europe en novembre 1781, comme commandant en chef

1. Suffren à Castries, 10 octobre 1782. — Depuis le 23 septembre, le lieutenant de vaisseau Tréouret avait remplacé sur le *Bizarre* La Landelle parti pour l'île de France. « Je ne le connaissais que par les éloges multipliés que m'en avait faits M. de Saint-Félix. Il avait dans l'escadre la réputation d'être un des meilleurs. »

de toutes les forces françaises au delà du cap de Bonne-Espérance; mais Bussy était resté à l'île de France. Il y attendait des renforts, alors qu'à cette même date — fin novembre 1782 — l'escadre anglaise de Bickerton, forte de cinq vaisseaux, opérait sa jonction à Bombay avec l'escadre de Hughes.

Le 24 novembre, la corvette *Duc de Chartres*, du vicomte de Kersaint, partie de Brest en juin, arrivait à Achem. Elle apportait de tristes nouvelles : l'escadre de Grasse avait été vaincue; le convoi de Soulange, à destination de l'Inde, avait été pris ou ramené dans les ports; Bussy était retenu à l'île de France par la maladie. Suffren se raidit contre tous ces malheurs. D'Achem, le 30 novembre 1782, il adressa à Bussy une longue dépêche :

« Il est impossible d'exprimer la douleur que j'ai éprouvée à la réception des nouvelles affreuses d'Amérique, d'Europe et de l'île de France, qui sont l'objet des avis que vous m'avez expédiés... Sur l'assurance que vous m'aviez donnée par toutes vos lettres antérieures que vous viendrez à Achem, j'y suis venu... Il serait trop affligeant de réfléchir sur ce que nous aurions pu faire si la jonction eût eu son effet en force. Il faut s'occuper de l'avenir. Je ne sais vraiment comment faire prendre patience au nabab. » Il demandait avec instance qu'on lui envoyât du matériel, des ancres, des câbles, des cordages, du cuivre pour doubler les bâtiments. « Il est inconcevable qu'on ne nous envoie pas des avisos. »

Il n'y avait pas à attendre Bussy plus longtemps, puisque la date de son arrivée était indéterminée, et il y avait intérêt à retourner au Coromandel pour rester en relations avec le nabab. Le 20 décembre, Suffren quitta le mouillage d'Achem, non sans le secret contentement du roi du pays, qui redoutait quelque conquête de la part des Fran-

çais ¹. Traversant de nouveau le golfe du Bengale, dont il avait fait une Méditerranée française, il arriva, le 8 janvier 1783, à Gandjam, sur la côte d'Orissa.

On y fit plusieurs prises; celle de la frégate *Coventry*, le 11 janvier, se fit dans des conditions amusantes. Le capitaine anglais, ayant pris la *Fine* pour un corsaire, l'avait chassée jusqu'au mouillage. Suffren envoyait à ce moment un canot à bord de l'*Illustre*; le patron ivre avait abordé au *Coventry*; lui et ses matelots avaient été pris, envoyés à l'entrepont, « où ils avaient été déshabillés proprement ». Tout à coup, l'*Ajax*, l'*Illustre* et le *Brillant* ouvrent le feu. Le capitaine demande à ses prisonniers quels étaient les bâtiments mouillés. « Lorsqu'ils apprirent que c'était M. de Suffren avec son escadre, tout le monde se précipita dans la cale, et le capitaine, resté seul sur le gaillard, avait été obligé de se rendre. »

A Gandjam, Suffren apprit une fâcheuse nouvelle : Haïder Ali était mort le 7 décembre précédent. Le 15 janvier, il appareilla de Gandjam pour se porter vers le sud et se mettre en relations avec le nouveau nabab du Mysore, Tippou Sahib, fils aîné de Haïder Ali. Il touchait à Pondichéry le 5 février, à Goudelour le 6, à Porto Novo le 12, à Trincomali le 23. Chemin faisant, il avait envoyé des lettres et une mission au nabab; mais le plus important, c'est qu'il fit sa jonction à Trincomali, le 10 mars, avec la division de Peynier.

Parti de Brest onze mois plus tôt, le 11 février 1782, Peynier amenait trois vaisseaux, le *Fendant*, l'*Argonaute*, le *Hardi*, une frégate, la *Cléopâtre* ², et un convoi de trente-cinq voiles, qui portait de nombreuses munitions et

1. « Les Malais sont très jaloux de leurs femmes, qui ne sont pas cependant d'une beauté tentante. Leur roi n'a qu'une ombre d'autorité. » Journal du *Héros*.

2. Voir l'Appendice XIII.

environ deux mille cinq cents hommes de troupes. Bussy, complètement remis de la maladie qui l'avait retenu à l'île de France, était arrivé avec Peynier. Depuis Port-Louis, leur traversée avait été longue. Dans l'ignorance de la position de Suffren, — la corvette le *Chasseur*, du commandant Vieffville de Boisgelin, qu'ils avaient envoyée en avant, avait été capturée par la frégate anglaise *Medea*, — ils s'étaient portés d'abord à Achem. Enfin, la jonction de toutes les forces françaises venait de se faire sans autre accident.

Toute l'escadre repartit le 14 mars, pour conduire à la côte Bussy et les troupes. Les troupes furent débarquées à Porto Novo le 16; le lendemain, Bussy descendit au même endroit en grand appareil, tandis que l'escadre débarquait les bagages et le matériel à Goudelour. Puis l'infatigable Suffren repartit de ce mouillage, pour aller reprendre à Trincomali sa position de sentinelle.

« Je fais route pour Trincomali ¹, où je vais hâter les radoub et réparations des vaisseaux. J'espère en venir à bout; mais un objet bien inquiétant, c'est le manque de monde. En supposant qu'il se rétablisse bientôt des malades et en désarmant des transports et des frégates inutiles, il me manquera plus de douze cents hommes sur l'escadre. Depuis treize mois que nous sommes dans l'Inde, nous n'avons reçu aucunes recrues; aussi il manque au moins deux mille hommes, malgré la perte de l'*Orient* et du *Bizarre*. Si le roi veut maintenir une escadre de quinze à dix-huit vaisseaux dans l'Inde, il faut au moins trois mille hommes par an pour la tenir complète, surtout si, comme l'année passée, on se bat quatre fois par an. L'escadre est maintenant bien munie; il n'y a qu'en boulets

1. A bord du *Héros*, en mer, 23 mars 1783, parages de Porto Novo.

et en mâts de hunes où l'on n'a dans ce moment que le nécessaire... J'attends avec bien de l'impatience les secours annoncés... Les points essentiels qui peuvent subvenir à tous les autres besoins, ce sont de bons vaisseaux et frégates cuivrés ¹ et les hommes, car avec cela nous aurons de tout. »

A cette date, Suffren, qui recevait et débarquait des troupes, allait et venait, mouillait une fois de plus à Trincomali le 10 avril, était incontestablement le maître de la mer. Mais à quoi pouvaient désormais servir ses succès ? Les préliminaires de la paix entre la France, l'Espagne et l'Angleterre avaient été signés le 20 janvier ; ils l'avaient même été sans qu'on eût connu à Paris les résultats de la campagne des Indes de 1782 et sans qu'on eût pu par suite en tirer avantage.

De Trincomali, le 11 avril, Suffren accusait réception au ministre d'instructions qui avaient été envoyées au mois de mai précédent à d'Orves, comme elles l'avaient été aux autres commandants en chef ², au sujet de la place que le commandant d'une armée navale devait occuper dans un combat. Quand il se trouverait à la tête de plus de neuf vaisseaux, il lui était dit de passer sur une frégate, d'où il lui serait plus facile d'observer la manœuvre des ennemis, d'indiquer les mouvements à ses

1. A Suffren, qui lui avait demandé des renforts, la compagnie hollandaise des Indes offrait des « bâtiments bons pour la charge et le cabotage, très mauvais voiliers, doublés en bois mailleté... Il n'y en a aucun qui puisse raisonnablement être mis en ligne... Si les Hollandais regardent cette guerre comme celles qu'ils ont eues jadis avec les Portugais et les puissances indiennes, ils sont dans une erreur bien dangereuse. » Suffren à Castries, 11 avril 1783.

2. La lettre pour Grasse est datée du 8 mai 1782, c'est-à-dire près d'un mois après la bataille des Saintes ; celle pour Guichen est du 26 mai.

vaisseaux et d'en presser l'exécution ¹. « J'ai jugé nécessaire, disait le texte des instructions du roi, de vous manifester particulièrement ma volonté, afin que le préjugé et la délicatesse ne s'opposent point à ce que j'ai pensé devoir être avantageux au bien de mon service. » Avec son esprit ordinaire de décision, Suffren répondit à cette lettre : « Je m'y conformerai autant que je penserai la chose utile au bien du service. Ce serait mal remplir l'esprit de cet ordre que d'en profiter pour ne pas donner l'exemple que doit un chef dans les occasions où il peut commander de son vaisseau tout aussi bien que d'ailleurs. » Il suivit cependant ces instructions pour la bataille de Goudelour, qu'il dirigea du pont de la *Cléopâtre*.

Trincomali était devenu entre les mains de Suffren le grand arsenal et la clef de la mer des Indes; ce fut de nouveau son séjour pendant deux mois, jusqu'au 11 juin. Au moment d'appareiller de Goudelour, le 23 mars, il avait détaché une division, composée du *Fendant*, du *Saint-Michel*, de la *Cléopâtre* et du *Coventry*, pour aller croiser sur Madras, en vue d'intercepter un convoi anglais venant d'Europe sous l'escorte du *Bristol* ²; mais cette division n'avait pas pu remplir l'objet de sa croisière. Elle vint rejoindre le gros de l'escadre le 21 et le 22 avril.

Il faut voir dans le journal du *Héros* les travaux de toute nature qui furent exécutés avec une véritable fièvre

1. MAHAN, *Influence de la puissance maritime*, p. 388-392, a examiné la question de la « position de l'amiral pendant le combat ».

2. La *Naïade*, commandée depuis le 11 avril 1783 par le capitaine de brûlot Villaret de Joyeuse, avait été envoyée pour prévenir Peynier de l'arrivée prochaine de l'escadre anglaise. Mais chassée par le *Sceptre*, de soixante-quatre canons, elle avait dû se rendre après cinq heures de combat. Avec le cotre le *Lézard*, enlevé en octobre 1782 par le *Sultan* sur la rade danoise de Tranquebar, ce fut la seule perte de l'escadre de Suffren pendant toute la campagne.

dans l'arsenal improvisé de Trincomali : vaisseaux qu'on change de mâts, mâts qu'on jumelle, bâtiments qu'on vire en quille, convois qu'on fait venir de l'intérieur. En même temps, on se tenait prêt à appareiller à la moindre alerte. Hughes avait quitté Bombay depuis le renversement de la mousson. Avec dix-huit vaisseaux, tous doublés en cuivre, sortant d'un port où ils avaient reçu un radoub complet, il vint rôder autour de cette rade précieuse, qu'il avait laissée tomber entre les mains de son ennemi. « Toute la journée (31 mai), les ennemis ont manœuvré et paradé devant nous, se tenant à environ trois lieues au large. » Le lendemain, le signal fut fait de s'emboîser en présentant bâbord à l'ennemi et de se préparer au combat. La manœuvre fut promptement exécutée ; mais les Anglais se dérobèrent et furent bientôt hors de vue. « Nous sommes toujours prêts à mettre sous voile au premier moment (6 juin). »

Le 10 juin, le *Fendant*, la *Cléopâtre* et le *Coventry*, qui étaient de nouveau sortis en croisière, rallièrent l'escadre.

Ce jour-là, un conseil de guerre fut tenu à bord du *Héros*, où tous les capitaines furent convoqués. Suffren donna lecture de lettres de Bussy ; la situation à la côte pouvait devenir critique, Goudelour étant pressé par terre et par mer. Le conseil décida d'appareiller sans retard, « pour aller attaquer l'escadre ennemie, seul moyen de sauver l'armée et Goudelour. » On embarqua tout ce qu'on put de munitions de guerre et de bouche. Le lendemain matin, 11 juin, l'escadre était sous voiles.

Pauvre et vaillante escadre ! Sur quinze vaisseaux, huit n'étaient point doublés en cuivre ; la plupart avaient été carénés depuis trois ou quatre ans ; l'*Illustre* et le *Saint-Michel* faisaient beaucoup d'eau ; le *Saint-Michel* ne pouvait rester un moment sans pomper ; les équipages n'étaient pas même complets aux trois quarts, y compris les

cipayes et les lascars. Mais c'était l'escadre de Suffren, toujours à la peine et toujours à l'honneur.

Au conseil de guerre du 10 juin, Suffren avait dit à ses officiers ¹ :

« L'état critique, messieurs, où se trouvent les affaires du roi, exige que nous travaillions tous de concert. Loin de nous toute mésintelligence capable de nuire au bien de la chose ! Montrons que l'honneur d'être Français vaut bien l'avantage dont se prévaut l'ennemi. L'armée sous les murs de Goudelour est perdue, si nous n'allons à son secours. La gloire de la sauver nous est peut-être réservée ; nous devons du moins le tenter. »

Paroles qu'un Français ne relira jamais sans un profond sentiment de reconnaissance pour cet admirable professeur d'énergie.

Le 11 juin, l'armée navale de Suffren quittait la rade de Trincomali. Le 13, elle eut connaissance de l'escadre anglaise au mouillage, au nord de Porto Novo. Les évolutions durèrent six jours entre les deux joueurs, qui ne commettaient pas une faute et qui étaient prêts à profiter de la moindre négligence l'un de l'autre. En passant devant Goudelour le 16, Suffren aperçut le pavillon français qui flottait encore sur la place. Il était bien décidé à rester en vue de cette ville ; mais la situation était pleine de périls. Avec ses mauvais voiliers, il ne pouvait disputer le vent à l'escadre ennemie ; celle-ci, grâce à la légèreté d'évolution de ses vaisseaux doublés en cuivre, pouvait à son gré accepter ou refuser le combat, elle ne pouvait pas y être forcée.

Le 13 juin, sous les murs de Goudelour, l'armée de

1. Le début de cette courte allocution a été reproduit sur un attribut de la statue en bronze qui a été élevée, en 1866, à Saint-Tropez, au bord du quai, en l'honneur du vice-amiral.

Bussy avait livré une grande bataille à l'armée anglaise de Stuart, venue par terre de Madras. Les pertes des Anglais avaient été les plus fortes ; mais Bussy avait dû s'enfermer dans Goudelour, en abandonnant vingt pièces de canon.

Suffren fait parvenir des dépêches à Bussy : qu'il lui envoie des hommes pour renforcer ses équipages ; il ira les prendre la nuit au mouillage de Goudelour. Ainsi fit-il, dans la nuit du 17 au 18 juin. Mouillé vers Goudelour le 17, à six heures du soir, alors que les ennemis étaient au large et sous le vent, le *Héros* avait été accosté par des chelungues, qui amenaient de la côte six cents Européens et six cents cipayes. Sur-le-champ, ces précieux renforts furent distribués sur tous les vaisseaux de l'escadre. « Cette opération, dit le journal du *Héros*, a été on ne peut plus prompte, et l'amiral anglais aurait bien quelque petit reproche à se faire, si nous réussissions à lui faire abandonner le siège. »

Quelques heures plus tard, dans la journée du 18, Suffren, monté sur la *Cléopâtre*, fit le signal d'arriver tous en même temps à l'est-nord-est. A cette manœuvre, les Anglais virèrent de bord vent arrière, tous en même temps. Il fut impossible de les rejoindre. Le soir, Suffren revint à bord du *Héros*.

Le 19 se passa encore en évolutions. Le vent soufflait par bouffées, tantôt du large, tantôt de la terre. Dans ces conditions, les Français ne pouvaient pas attaquer ; l'infériorité de leurs forces leur imposait de se présenter en ordre et avec un vent sûr.

Enfin, le 20 juin 1783 vit se livrer le combat tant attendu de Suffren, le combat de Goudelour, le cinquième qu'il livrait à Hughes en seize mois. Ce fut une affaire très courte, qui dura à peine deux heures, de quatre heures un quart à six heures un quart du soir environ.

Elle offrit les mêmes caractères que les précédentes : attaque violente des quinze vaisseaux — mille dix-huit canons — de Suffren, auxquels le général, monté sur la *Cléopâtre*, à portée de tout voir, de faire marcher tout le monde, partout présent, multiplia les signaux au cours de l'action; résistance savante des dix-huit vaisseaux — quatorze cent quatorze canons — de Hughes, préoccupés avant tout de se mettre hors de danger. L'amiral anglais n'avait pas songé à profiter d'un moment de désordre qui s'était produit dans la ligne française, lors d'un abordage entre le *Vengeur*, de Cuverville, et l'*Annibal*, de d'Aymar. Les deux vaisseaux étaient restés accrochés pendant dix minutes, et le *Vengeur* avait été démâté de son mât de perroquet de fougue.

Les Français eurent cent deux morts, — parmi lesquels Périer de Salvert, commandant du *Flamand*; Du Pas de La Mancelière, commandant de l'*Ajax* ¹; Dieu, capitaine de brulôt sur le *Sévère*, — et trois cent soixante-seize blessés.

Le soir, les vaisseaux de Suffren mouillèrent sur place. Le lendemain 21, ils se transportèrent à Pondichéry; là encore, l'ennemi était invisible. On finit par l'apercevoir le 22 au matin, vers l'est-nord-est. L'escadre anglaise était en désordre; plusieurs vaisseaux, dont le vaisseau amiral, montraient de grosses avaries. A la vue des Français, elle s'empessa de faire le plus de voile possible pour s'échapper du côté du nord. Suffren songea d'abord à la chasser; mais il pensa à Goudelour, dont l'accès lui appartenait à présent, à Bussy, qui attendait de lui son salut. Maître de la mer et des communications, il apportait

1. Le commandement de l'*Ajax* fut donné à La Règle, et celui du *Flamand* à Saint-Félix, qui avait obtenu de reprendre du service en escadre.

à Goudelour la délivrance, quand il y mouillait de nouveau, dans l'après-midi du 23 juin, trois jours après sa victoire.

A cette date, 23 juin 1783, on lit dans le journal du *Héros* :

« A deux heures et demie, le général est descendu à terre. Il y a été salué de quinze coups de canon et reçu sur le quai par tous les officiers de l'armée qui, le regardant comme le sauveur de Goudelour, l'ont salué des cris de : Vive le roi ! Vive Suffren ! en l'accompagnant jusqu'au Gouvernement, suivi de toute l'armée. M. de Bussy l'attendait au haut de l'escalier. A cinq heures, il est retourné à bord et a été encore accompagné jusqu'à son canot par toute l'armée, avec les mêmes acclamations. »

Cette campagne de Goudelour inspirait à Suffren un légitime orgueil ; il la regardait peut-être comme son chef-d'œuvre. Voici ce qu'il en écrivait, le 13 septembre 1783, à son amie de Provence :

« Je te le dis dans la sincérité de mon cœur et pour toi seule : ce que j'ai fait depuis vaut infiniment mieux que ce que j'avais fait précédemment. Tu sais la prise et le combat de Trincomali ; mais la fin de la campagne et ce qui s'est passé du mois de mars jusqu'à la fin de juin est fort au-dessus de tout ce qui s'est fait dans la marine depuis que j'y suis. Peut-être y a-t-il eu plus de bonheur que de bien joué, mais le résultat est agréable pour moi et mes amis, et très avantageux pour l'État, car l'escadre était hasardée et l'armée perdue. Aussi je crois que M. le marquis de Castries ne se repentira pas de m'avoir accordé une grâce inouïe ¹. » Il lui disait encore, dans un

1. Le chef d'escadre avait été promu lieutenant général, le 8 février 1783, presque en même temps que le chevalier avait été fait bailli.

court billet du 2 octobre : « Je suis comblé des grâces du ministère, et cela avant la prise de Trincomali qu'ils n'ont sue qu'après. Je crois que, sans la paix, l'affaire du 20 juin 1783 aurait fait grand bruit. »

La nouvelle de la paix avait été connue de Suffren de la manière suivante. Il était mouillé devant Goudelour, le 28 juin, pour attendre la fin du siège, — ce n'était plus qu'une question de jours, — quand la *Medea* se présenta avec le pavillon parlementaire. L'amiral Hughes lui faisait savoir que des nouvelles reçues de Bombay et arrivées d'Europe par la voie de terre venaient de lui apprendre que des articles préliminaires de paix avaient été signés à Paris le 20 janvier ; en attendant des lettres ministérielles, il lui proposait une suspension d'armes. Une suspension fut en effet convenue, et les prisonniers rendus de part et d'autre.

Le 1^{er} août, l'escadre appareilla de Goudelour ; après avoir touché à Tranquebar et à Karikal, elle jeta l'ancre à Trincomali le 6. Elle y fut rejointe par la frégate l'*Hermione*, commandant Du Pérou, partie de France il y avait environ un an, et escortant un convoi qui venait de Port-Louis. Le 25 août, la Saint-Louis fut célébrée en grande pompe. Une messe solennelle fut chantée à bord par les aumôniers de l'escadre ; Suffren offrit un banquet aux officiers de l'escadre et de la garnison ; la santé du roi fut portée et saluée de vingt et un coups de canon.

Enfin, le 19 et le 21 septembre, Suffren, qui s'était rendu par mer à Pondichéry pour s'entendre avec Bussy sur la destination de l'escadre ¹, y reçut de deux côtés la nou-

1. A Pondichéry, Suffren embarqua une soixantaine d'Indiens, hommes ou femmes, ouvriers en toile, qu'il voulait envoyer à Malte. — Il importa aussi à Malte, au retour de sa campagne, la culture de l'espèce d'oranger dite mandarinier.

velle officielle de la signature des préliminaires de paix. Elle lui fut apportée par la frégate anglaise l'*Active* et par la frégate française la *Surveillante*, d'Amé de La Laune, parties d'Europe le 15 avril et le 6 mai. Les instructions du ministre lui disaient de laisser dans l'Inde autant de vaisseaux que les Anglais. Suffren constitua à cet effet, sous les ordres de Peynier, une division de cinq vaisseaux, le *Fendant*, l'*Argonaute*, le *Brillant*, le *Saint-Michel*, l'*Hannibal* (anglais), et de trois frégates, la *Surveillante*, la *Bellone*, le *Coventry*. Les autres vaisseaux reçurent l'ordre de regagner Brest, Rochefort ou Toulon.

Le lundi 6 octobre 1783, le vaisseau le *Héros*, portant au mât de misaine le pavillon carré du bailli de Suffren, lieutenant général des armées navales de Sa Majesté Très Chrétienne, levait l'ancre à Trincomali à destination de l'Europe. Avec le vaisseau amiral partait le *Vengeur*, que Suffren avait tenu à escorter, parce qu'il faisait de l'eau, et qu'il laissa à l'île de France.

A Port-Louis, où il jeta l'ancre le 12 novembre, Suffren eut une réception triomphale. Aux cris mille fois répétés de : Vive le roi ! Vive Suffren ! il fut conduit par la musique au Gouvernement. « Après souper, toutes les dames de la ville sont venues lui faire une visite et lui ont donné une sérénade. »

Au Cap, où il arriva fin décembre, même enthousiasme, qui alla droit au cœur du soldat ; car ces témoignages ne venaient pas de compatriotes, mais d'alliés et même d'ennemis. « Les bons Hollandais m'ont reçu ici comme leur libérateur ¹... Mais parmi les hommages qui m'ont le plus flatté, il n'y en a point qui m'aient fait plus de plaisir que

1. A la comtesse d'Alais, 28 décembre 1783.

l'estime et la considération que m'ont témoignées les Anglais qui se trouvent ici. »

Le 26 mars 1784, le *Héros* jetait l'ancre sur la rade de Toulon. Depuis son départ de Brest, il avait tenu la mer pendant trois ans et quatre jours. Qu'on ne s'étonne pas de ne pas trouver au musée de Marine, où elles auraient une place d'honneur, des reliques du vaisseau de Suffren ; en 1793, le *Héros* périt à Toulon dans l'incendie allumé par les Anglais.

La Provence, la cour, la France entière firent fête à Suffren. A Paris, le jour où Suffren parut à l'Opéra, ce fut chez les spectateurs un vrai délire patriotique ¹. Castries fit créer pour lui expressément, et pour lui seul, une quatrième charge de vice-amiral ; le roi le nomma chevalier de ses ordres ². L'exergue d'une médaille, qui lui fut offerte par les états de Provence, rappelle en quelques mots tout ce qui valait à Suffren les applaudissements de la France : « Le Cap protégé, Trincomali pris, Goudelour délivré, l'Inde défendue, six combats glorieux. » La patrie

1. NORVINS, *Mémorial*, t. I, p. 20. — Il parle aussi de la joie que les exploits des marins français avaient causée dans le monde des collégiens. « De fréquents congés nous avaient personnellement attachés à leurs succès. »

2. Le ministre avait pleinement approuvé, lors du renvoi de quelques officiers, ce qu'il appelait lui-même « des actes de sévérité et de justice, dont le maintien de la subordination exigeait l'exemple » ; mais il avait aussi fait savoir à Suffren que le roi accorderait tout ce qu'il demanderait pour ses officiers : « Il est juste que celui qui a su si bien les commander et punir ceux qui n'ont pas exécuté ses ordres, devienne le dispensateur des grâces que Sa Majesté voudra bien faire. » (Lettres du 16 mars et du 24 avril 1783.) En effet, le roi signa, le 15 juillet 1784, toutes les demandes de grâces (promotions ou pensions) que le ministre lui transmit de la part de Suffren, depuis les capitaines de vaisseau jusqu'aux simples matelots. La liste des capitaines de vaisseau comprend les noms de d'Aymar, Bruyères, Clavières, Du Chilleau, Saint-Félix, Couverville, Vignes d'Arrac, La Règle, A. M., C^t 23.

était reconnaissante à Suffren des heures de joie patriotique qu'elle lui devait. Elle l'acclamait pour les grandes choses qu'il venait d'accomplir ; mais elle l'acclamait aussi, parce que la campagne des Indes était le gage d'une autre campagne, à laquelle elle pensait toujours. Avec un homme de cette trempe, quelles espérances de triomphe n'étaient pas permises ?

L'opinion de la France, de l'Angleterre, de l'Europe¹ avait immédiatement placé Suffren au premier rang des plus grands hommes de mer ; l'étude de sa campagne des Indes, de Praia à Trincomali, ne fait que confirmer ce jugement. Activité, rapidité, énergie, esprit d'initiative et de décision, prévoyance qui s'étendait à tout, hardiesse à assumer les responsabilités, héroïsme, toutes ces qualités du chef, Suffren les posséda à un degré éminent.

L'histoire de la marine française dans la guerre d'Amérique offre différents types d'amiraux. D'Orvilliers et Guichen sont les manœuvriers de l'école traditionnelle ; leur science, précise et élégante, mais parfois impuissante, fait un peu penser à la science du maître d'armes, à ses parades, à ses fioritures. La Motte-Picquet est le chien de garde vigilant, toujours prêt à mordre, dont la morsure peut être mauvaise. D'Estaing et Grasse, l'un malgré ses déboires, l'autre malgré sa défaite, eurent des parties de capitaine. Seul, Suffren fut le marin accompli.

Le grand capitaine fut aussi un novateur de génie, qui ouvrit à la guerre navale des voies nouvelles. Rompant avec les manœuvres de parade de son temps, qui lui inspiraient de vives critiques sur l'inutilité de la tactique, il demanda à la marine une perpétuelle offensive. Il était

1. Le 7 octobre 1784, Suffren recevait à dîner chez lui à Paris le prince Henri de Prusse, frère de Frédéric II.

convaincu que, dans une guerre navale, les escadres étaient faites pour livrer bataille, en tout temps, en tout lieu, même si elles étaient inférieures aux escadres opposées ; car, dans ce cas, elles pouvaient encore mettre hors de combat quelques vaisseaux de l'ennemi. Tenir toujours la mer, marcher droit sur les escadres, les détruire à tout prix, par leur destruction conquérir l'empire de la mer : voilà pour Suffren toute la stratégie maritime. La guerre navale fut avec lui ce qu'elle doit être avant tout : la guerre d'escadres.

Quand on connut à Versailles les miracles de la campagne des Indes, Castries écrivit à Suffren une lettre d'admiration, qui contient ces mots : « Vous êtes un homme de guerre sous tous les rapports. » L'histoire ne tient pas un autre langage que le ministre de la Marine : Suffren, parmi les grands marins, est le parfait modèle.



CHAPITRE XXIX

CASTRIES, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA MARINE

Castries succède à Sartine, octobre 1780. — Son rapport sur Suffren et la campagne de l'Inde. — Travaux à Dunkerque. — La rade de Cherbourg. — Voyage de Louis XVI à Cherbourg, juin 1786. — Adoption de types uniformes de bâtiments de guerre. — Ordonnance sur les classes, 1784. — Ordonnances et règlements du 1^{er} janvier 1786. — Monuments officiels en l'honneur de la guerre d'Amérique. — Difficultés financières de Castries. — Sa retraite, août 1787.

Le 13 octobre 1780, le marquis La Croix de Castries avait remplacé Sartine au secrétariat d'État de la Marine, quand celui-ci avait quitté ses fonctions à la suite de ses difficultés financières avec Necker. Il y avait alors à la cour un parti, dont était le directeur général des Finances, qui, depuis quelque temps, poussait M. de Castries aux affaires. Il avait déjà été question de le mettre à la Guerre, en remplacement du comte de Saint-Germain. Cette fois, l'influence de ses amis, soutenue de la faveur de la reine, avait triomphé de l'opposition de Maurepas : Castries fut nommé secrétaire d'État de la Marine. Son ministère devait durer sept ans, comme celui de son ami Ségur, qui avait été appelé à la Guerre presque en même temps. Ils reçurent tous deux le bâton de maréchal en 1783, à la fin de la guerre d'Amérique. Les deux ministres, étroitement unis pour le bien commun, recevaient la juste

récompense de leurs services; d'ailleurs, elle leur fut donnée comme un adoucissement aux conditions qu'on leur imposa pour l'administration financière de leurs départements ¹.

Castries, âgé en 1780 de cinquante-trois ans, n'avait point eu encore l'occasion de s'occuper des fonctions qui lui étaient échues. Ses états de service étaient ceux d'un soldat qui s'était vaillamment battu, au cours de la guerre de la Succession d'Autriche et de la guerre de Sept ans, sur les champs de bataille des Pays-Bas et d'Allemagne. On sait qu'il n'était point dans les traditions administratives de recruter les secrétaires d'État de la Marine dans le corps des officiers de vaisseau; son prédécesseur avait été d'abord lieutenant général de police.

L'arrivée de Castries aux affaires fut saluée, dans le monde maritime, avec une faveur marquée. D'Estaing, qui était alors à Cadix, écrivait au nouveau ministre, en le félicitant de sa nomination: « Le plus grand bonheur de tout militaire, du citoyen attaché à son maître, est de voir en place ceux qui sont propres à les remplir ². » C'était lui faire crédit à l'avance; il justifia cette confiance.

Castries eut plus d'un mérite. Il sut imprimer à la guerre une impulsion plus énergique que sous le ministère de Sartine, et il en étendit le domaine. Pendant les deux années où elle dura encore, il déploya une activité merveilleuse, dont témoigne sa correspondance, aussi étendue que variée; elle n'a pas le caractère officiel et comme impersonnel que peuvent avoir les correspondances de ministres. A parcourir ses papiers, d'une écriture souvent peu lisible, on voit avec quelle ardeur patriotique,

1. BESEVAL, *Mémoires*, t. II, p. 139-141, 146.

2: Lettre du 1^{er} novembre 1780.

avec quelle intelligence éclairée, il suivait tous les incidents de la guerre sur les théâtres les plus lointains, se faisant rendre compte de tout, veillant à tout, échangeant directement lettres sur lettres avec les officiers généraux.

A cet égard, il faut féliciter Castries d'une qualité, précieuse chez un ministre : il sut découvrir des hommes et les imposer. Officier lui-même, il avait deviné en Suffren, qui n'était encore que capitaine de vaisseau, l'homme digne de commander des escadres et de porter la guerre sur un théâtre nouveau ; il le soutint contre ses propres découragements ; il le soutint contre les cabales de ses officiers. Le rapport qu'il adressa au roi ¹, pour solliciter en faveur du héros de l'Hindoustan la création d'une quatrième charge de vice-amiral, est un document qui fait honneur, plus que tout autre, à la mémoire du ministre. Après avoir rappelé ce que Suffren avait fait au cours de sa campagne, il ajoutait :

« C'est à la fermeté seule de cet officier général qu'on doit ses derniers succès ; c'est aux exemples qu'il a eu le courage de faire qu'on doit rapporter l'énergie et l'obéissance qui ont décidé l'avantage de son dernier combat ; c'est par une conduite également éclairée et vigoureuse qu'il a fait voir aux princes de l'Inde ainsi qu'à l'Europe que les Anglais n'étaient pas invincibles et que leur empire à la première guerre pouvait être renversé. Il a prouvé enfin qu'il ne manquait à votre nation que des chefs pour la conduire et la subordonner. C'est donc à lui qu'est principalement dû le ton de supériorité que la marine de France a repris dans l'opinion de toute l'Europe...

« Votre Majesté sait que l'opinion de l'Europe, de l'An-

1. Le 2 avril 1784.

gleterre et de son royaume place cet officier général sur la même ligne que les plus grands hommes de mer.

« Votre Majesté a, de plus que le public, la connaissance des ressources de son esprit, qui, sans s'aveugler sur les obstacles qu'il avait sans cesse à vaincre, ne les a jamais mesurés que pour les surmonter, et c'est à ses efforts successifs qu'on doit le premier exemple, que les escadres de Votre Majesté pouvaient soutenir la guerre dans l'Inde, sans être obligées de revenir à l'île de France. »

Le ministre examinait les trois grâces dont Suffren était susceptible : vice-amiral, chevalier des ordres du roi, maréchal de France, et il opinait pour les deux premières ¹.

« Un motif de plus qui milite pour cette réunion de grâces et que la circonstance rend décisif, est celui où Votre Majesté, décidée à avoir une marine vigoureuse, s'est déterminée à faire procéder régulièrement contre tous les officiers qui ont pu manquer à leur devoir dans le cours de cette guerre.

« En sévissant sur les fautes, il est de l'équité de Votre Majesté, comme de l'utilité de son service, de mettre à côté des punitions l'exemple des grandes récompenses... Ce n'est que par cette opposition constante de traitement, sire, que l'ordre s'établira dans vos armées navales et qu'à la première guerre les plus grands efforts s'opéreront...

« Votre Majesté récompensera dans M. de Suffren

1. Le rapport de Castries contient à cet endroit un curieux passage :

« Les principes d'une administration éclairée imposent l'obligation de laisser toujours quelque chose à désirer à l'homme dont il importe de tirer de nouveaux services. Mais, si l'art de l'administration consiste à faire faire le plus possible en accordant le moins qu'elle peut, la justice distributive de Votre Majesté exige une balance plus équitable entre les récompenses et les services rendus. »

l'homme distingué qui a porté la gloire du pavillon français, que Votre Majesté s'occupe de relever, aussi loin qu'il était possible de le faire dans une première guerre.

« J'ose devoir ajouter encore que, quelque grâce que Votre Majesté doive accorder au commandeur de Suffren, la forme et la promptitude doubleront la grâce... Je la supplie de croire que mon opinion n'a été déterminée que par l'intérêt de son service, la gloire de sa personne et de son règne. »

La guerre d'Amérique n'avait été dans la pensée de Castries, comme on vient de le voir, qu'« une première guerre. » Il songeait à une guerre prochaine, et il se mit tout de suite en devoir de la préparer. C'est un autre genre de mérite qu'il convient de louer en lui. Il comprit que la paix de 1783, malgré les avantages qu'elle accordait à la France, ou plutôt à cause de ces avantages mêmes, n'avait qu'un caractère provisoire : l'Angleterre, qui avait été humiliée, devait chercher la première occasion de prendre sa revanche. Le devoir d'un ministre prévoyant était de se mettre en garde contre une attaque possible. Pour cela, il ne fallait pas que la France maritime crût qu'elle avait droit au repos après ses succès. Au cours de la guerre, différents défauts d'organisation avaient été mis en évidence ; l'outillage naval demandait à être réformé dans un grand nombre de ses parties. Castries a le grand mérite d'avoir entrepris la réorganisation de la marine française, au lendemain d'une guerre qui aurait pu inspirer un optimisme commode à un esprit superficiel.

L'importance de l'œuvre réformatrice qui suivit la guerre d'Amérique n'a d'égale dans le passé que l'œuvre même de Colbert, le fondateur de la marine française. A un siècle environ de distance, à l'apogée et au déclin de

la monarchie, deux ministres intelligents et patriotes entreprirent une réorganisation complète de nos institutions maritimes ; ils l'accomplirent tous deux pour le plus grand bien de la marine et du pays.

Il faut signaler d'abord la mise en état, sur les côtes septentrionales de la France, de deux ports, Dunkerque et Cherbourg, qui étaient l'un et l'autre des nécessités d'une urgence indiscutable. Pendant la guerre de Sept ans, pendant la guerre d'Amérique, on avait sans cesse parlé de faire des descentes dans les îles Britanniques ; on avait même tenté, à deux reprises, l'exécution de ce projet. L'absence d'un port militaire ou d'un grand port d'embarquement sur la partie des côtes françaises qui fait face à l'Angleterre avait contribué à l'insuccès de l'opération. D'où s'élancer pour franchir la Manche, où s'abriter en cas de malheur sur ces côtes sans refuge ? Les choses qui paraissent les plus nécessaires sont parfois les dernières à se faire. Ce fut seulement à la veille de la Révolution que la France tira parti de sa frontière maritime du Nord et de sa frontière maritime du Nord-Ouest.

Le départ du commissaire anglais établi à Dunkerque depuis la paix de 1763, pour s'assurer *de visu* de la ruine à laquelle ce port avait été condamné, avait causé en France des transports de joie : c'est le mot d'un contemporain ¹. La France était enfin maîtresse chez elle. Des travaux furent aussitôt entrepris pour rendre à Dunkerque l'importance qu'il avait eue un siècle plus tôt, quand les escadres de Jean Bart s'y organisaient à l'abri des fortifications de Vauban. On se mit immédiatement à l'œuvre ; on recommença les travaux du règne de Louis XIV, tout en donnant surtout au nouveau port le caractère

1. Mme CAMPAN, *Mémoires*, p. 184.

d'un établissement commercial. Dunkerque devint un chantier plein d'activité ; le bassin de la Marine, les quais, les jetées, les estacades lui rendirent la physionomie qu'il avait perdue depuis le traité d'Utrecht ; ce fut comme une résurrection. L'Angleterre vit avec une profonde jalousie la renaissance de ce grand arsenal qui surveillait désormais le pas de Calais. Aussi voulut-elle le détruire de nouveau, au moment même où il commençait à sortir de ses ruines. Le siège de 1793, postérieur seulement de dix ans à la paix de Versailles, est un épisode de cette lutte séculaire dont Dunkerque fut l'enjeu.

A Dunkerque, l'œuvre de Castries fut une restauration ; à Cherbourg, ce fut une création. Depuis que Vauban avait projeté de tirer parti de cette position « audacieuse », depuis que la bataille de la Hougue avait montré l'impérieuse nécessité de fortifier cette partie du Cotentin, tous les travaux de Cherbourg s'étaient réduits à la construction d'un petit port à l'embouchure même de la Divette. Les Anglais l'avaient détruit, lors de leur descente en 1758. On reprit ces travaux après le traité de Paris. En 1775, la seconde année du règne de Louis XVI, le bassin à flot du port de commerce avait été inauguré par Trudaine, intendait des ponts et chaussées. Le danger restait le même, car le port était toujours à la merci d'un coup de main ; il fallait fermer, ou plutôt créer la rade.

Vauban avait eu l'idée d'enraciner deux jetées, l'une à l'ouest, à la pointe du Homet, l'autre à l'est, à l'île Pelée ; allant l'une vers l'autre, elles devaient laisser une passe centrale, large d'environ dix-huit cents mètres. Le capitaine de vaisseau La Bretonnière, qui eut, à l'époque du maréchal de Castries, une grande part dans les travaux de Cherbourg ¹, conseillait aussi deux digues enracinées à la

1. HIPPEAU, *Le Gouvernement de Normandie...*, t. III, p. 153 et

côte ; mais, comme le projet de Vauban rétrécissait beaucoup la rade et laissait le meilleur mouillage en dehors de la digue à construire, il était d'avis d'enraciner la digue de l'Ouest, non sur la pointe du Homet, mais sur la pointe de Querqueville. Tout en se rendant à son avis de couvrir l'espace entre la pointe de Querqueville et l'île Pelée, on remplaça le projet des deux digues côtières par celui d'une digue centrale, laissant deux passes à chaque extrémité. Le programme était gigantesque ; il s'agissait de construire une muraille de plus de trois kilomètres et demi par une profondeur moyenne de treize mètres au-dessous des plus basses eaux.

Une commission composée de Borda, capitaine de vaisseau et membre de l'Académie des sciences, de Fleurieu, capitaine de vaisseau et directeur des ports et arsenaux, des ingénieurs Perronet et Chézy, avait adopté, en 1781, le projet présenté par M. de Cessart, ingénieur des ponts et chaussées ¹. Il s'agissait alors d'immerger les unes à côté des autres, à une distance moyenne de la terre de près d'une lieue, de gigantesques caisses en chêne, ayant la forme de troncs de cône ; à l'intérieur de ces caisses, on versait ensuite des quartiers de rochers ; on en cimentait la partie supérieure, qui était couronnée par une plate-forme ; entre les plates-formes, on tendait des chaînes. Derrière ce rempart de troncs de cône et de chaînes, la rade de Cherbourg était créée.

Après une expérience qui fut faite au Havre, sous les

suivantes. — Avant Castris, Sartine s'était occupé de la question de la rade de Cherbourg. A la suite d'une enquête à laquelle prit part Choquet de Lindu, ingénieur en chef des ouvrages des ports et arsenaux, Cherbourg avait été préféré à La Hougue pour le grand établissement qu'on projetait.

1. *Description des travaux hydrauliques* de LOUIS-ALEXANDRE de CESSART ; Paris, 1806-1808.

yeux de M. Mistral, commissaire général et ordonnateur de la Marine, sur la flottaison et l'immersion d'une caisse, les travaux furent entrepris à Cherbourg, au mois d'avril 1783, dans un grand chantier, voisin de l'emplacement actuel du port militaire. La première caisse fut remorquée et échouée avec un plein succès, le 6 juin 1784. En 1789, lorsque ces travaux furent abandonnés, on avait immergé dix-huit cônes, sur les soixante-quatre qui avaient été projetés. A cette date, ils avaient tous été détruits par des coups de mer ; un seul existait encore et devait durer jusqu'en 1800, soit quatorze ans : c'était le neuvième, qui avait été immergé, le 23 juin 1786, en présence de Louis XVI.

Marie-Antoinette rappelait un jour à Mme Campan « la démarche la plus marquante que le roi ait faite pendant son règne » ; sans mettre dans cette appréciation la moindre nuance d'ironie, elle entendait parler du voyage de Louis XVI à Cherbourg. Ce fameux voyage, qui prit les proportions d'un grand événement, dura neuf jours, dont trois de séjour à Cherbourg, du 20 au 29 juin 1786¹. Castries était venu, au mois de septembre 1784, visiter les travaux ; le comte d'Artois avait assisté, au mois de mai 1786, à l'immersion de la huitième caisse. Louis XVI se décida à son tour à quitter Versailles pour aller jusqu'au fond du Cotentin.

Le 23 juin, le roi avait assisté à l'immersion de la neuvième caisse et déjeuné sur la plate-forme d'un autre cône. Le 24, il avait suivi les évolutions dans la rade et au dehors d'une petite division navale, placée sous les ordres de d'Albert de Rions, qui commandait le *Patriote*. Le 25, il avait visité tous les travaux de la rade et dîné à bord du *Patriote*.

1. Sur le voyage de Louis XVI à Cherbourg, voir notre article dans la *Revue des Études historiques*, année 1905.

Au retour, le 27, il avait traversé la Seine d'Honfleur au Havre. Ces trois jours passés à Cherbourg, la visite du *Patriote*, la traversée de l'estuaire de la Seine, voilà tout ce qui compose la période maritime de la vie de Louis XVI ; cela était assez pour constituer, aux yeux de bien des contemporains, « la démarche la plus marquante » du règne ¹.

Pour les Anglais, le voyage de Louis XVI était sans intérêt ; mais la rade de Cherbourg était devenue une manière de cauchemar. C'était l'arme la plus dangereuse que la marine française eût jamais forgée contre la marine britannique ².

Les travaux qui furent exécutés dans les autres ports militaires ne furent que des travaux d'entretien. Castries renonça, à la suite d'une enquête faite par Borda, à l'idée de transformer le port de Saint-Malo en un port de guerre ; il en eût coûté trente millions, et Cherbourg suffisait pour la surveillance militaire de la Manche. — Il fut question, suivant une vieille idée, de tirer parti de la rivière de Landévennec « pour l'aisance du port de Brest, dont le local resserré offre peu de facilité pour les mouvements » ³ ; cette fois encore, le projet n'eut point de suite. — A Toulon, en 1782, les batteries et les forts qui défendaient l'entrée de la rade étaient « absolument hors d'état de tirer deux coups de canon ; les affûts, ainsi que les plates-formes, étaient hors de service. » Castries signala cette coupable

1. Le « sot public » avait donné aussi beaucoup d'importance à une visite que Suffren fit à Cherbourg en juillet 1787. Il la rapprocha des bruits de guerre qui circulaient alors. Suffren à la comtesse d'Alais, 7 juillet 1787.

2. CESSART, *Ibid.*, t. I, p. 33-34, donne une curieuse citation d'un journal anglais de 1787.

3. Lettre de Castries à l'ingénieur Gautier, du 14 mai 1785. A. M., B² 429.

incurie à son collègue le ministre de la Guerre, de qui relevaient les services de la défense à terre ¹.

Castries avait été frappé des inconvénients que présentait l'usage dans la marine d'un grand nombre de types de bâtiments, dans la création desquels la fantaisie des ingénieurs se donnait trop librement carrière ; il ne voulait point avoir une flotte d'échantillons. Il décida de ramener les vaisseaux de ligne à trois types uniformes, de cent dix-huit, quatre-vingts et soixante-quatorze canons ², et les frégates à deux types, de vingt-six et de vingt canons. A cet effet, il fit entreprendre, en 1786, une grande enquête technique, qui ne fut entièrement terminée qu'après son départ du ministère. Des plans des trois types en question furent demandés à six ingénieurs de la marine : Groignard, Coulomb, Guignace, Chevillard, La Mothe, Sané ; ils furent ensuite soumis à la critique de Borda, que Castries avait nommé, en 1784, inspecteur des constructions et de l'école des élèves ingénieurs à Paris, et qu'il chargea d'un grand nombre de missions de confiance. Borda rédigea sur les projets qui lui furent soumis des rapports très intéressants ³ ; pour chacun des types il donna la préférence, en y apportant quelques corrections,

1. Lettre du 23 novembre 1782. A. M., B² 422.

2. Données officielles établies par le ministre pour les trois types de vaisseaux de ligne, d'après sa circulaire du 4 février 1786. (A. M., A² 37.)

| Vaisseaux | Longueur de rablure en rablure | Longueur au maître bau | Creux au milieu | Artillerie | | | | |
|-----------|--------------------------------|------------------------|-----------------|------------|----|----|----|----|
| | | | | 36 | 24 | 18 | 12 | 8 |
| de 118 | 194 pieds | 50 pieds | 25 pieds | 32 | 34 | | 34 | 18 |
| de 80 | 180 — | 47 — | 23 — 1/2 | 30 | 32 | | 18 | |
| de 74 | 170 — | 44 — 1/2 | 22 — 1/4 | 28 | | 30 | | 16 |

3. A. M., D¹ 5.

aux projets de l'ingénieur Sané, qui faisait alors fonction de sous-directeur des constructions au port de Brest. Depuis que les plans de ce célèbre ingénieur eurent été adoptés sur le rapport de Borda, ils demeurèrent comme le type fondamental des bâtiments de guerre français ¹. Son vaisseau à trois ponts, qui fut successivement appelé les *États de Bretagne*, la *Montagne*, l'*Océan*, fut regardé comme le chef-d'œuvre de la construction navale ; il fut copié jusqu'au milieu du dix-neuvième siècle.

Les établissements de la Chaussade et leurs dépendances en Nivernais, Berry et Orléanais, furent acquis, en 1781, pour le compte du roi ; ils furent employés surtout à la fourniture des ancres et des chaînes pour la marine. Les anciens établissements de Ruelle et d'Indret, qui fournissaient les canons de la flotte, reçurent le titre officiel de « Fonderies royales ».

Suffren, qui avait si souvent demandé que la carène des bâtiments de guerre fût doublée avec des feuilles de cuivre, obtint gain de cause auprès du ministre. En 1785, Castries fit entreprendre le doublage en cuivre des bâtiments existants, et il décida que tous les bâtiments, désormais mis en chantier, seraient dotés de cette amélioration ; il en résulta pour l'ensemble de la flotte de guerre de sérieux avantages de vitesse. L'écrivain anglais Clerk, qui publiait à cette époque un *Essai sur la tactique navale*, reconnaissait aux vaisseaux français la double supériorité de la construction et de la marche.

Ce qui donne un intérêt exceptionnel à l'œuvre ministérielle de Castries, c'est qu'elle embrasse toutes les parties de l'administration maritime ; outillage des ports,

1. Louis XVI fit réunir vers cette époque, à Trianon, une collection de modèles de bâtiments ; ce fut la première origine du musée actuel de Marine, au Louvre.

constructions navales, personnel militaire, rien n'échappa à l'attention du ministre.

Ce ne fut point l'effet d'une activité brouillonne et d'une sorte de fièvre réformatrice. Avant de publier ses nombreuses ordonnances, Castries se fit rendre un compte exact des choses par des conseillers capables de l'éclairer. Il avait auprès de lui, dans les bureaux de la Marine ¹, à titre de directeur adjoint des ports et arsenaux, le capitaine de vaisseau La Touche; le savoir de cet officier lui inspirait une entière confiance et il ne cessa de le consulter. Le comte d'Hector, qui commandait la marine à Brest, était aussi un conseiller très écouté. Dans les premiers temps de son ministère, Castries écrivait presque journellement à cet officier général pour avoir son avis sur toutes les questions du service. Dans une de ses premières lettres, il lui avait dit ² : « La confiance que je sais que vous est due vous sera peut-être à charge par l'excès de celle que je vous marquerai ; mais, comme elle n'a pour but que le service du roi, je ne pense pas que vous la trouviez indiscrete. » Il lui avait demandé et promis une discrétion absolue ; il ne devait y avoir aucun tiers dans cette correspondance ni à Brest ni à Versailles.

Quand il eut acquis par ces enquêtes personnelles une connaissance exacte des réformes que réclamait l'organisation des équipages et des états-majors, le ministre se mit courageusement à l'œuvre. La première question qui l'oc-

1. Castries avait créé dans son ministère deux fonctionnaires nouveaux : un directeur général des ports et arsenaux (Fleurieu en faisait fonction, avec le titre de directeur) et un intendant général de la Marine, qui fut Laporte, l'ancien intendant de Brest. Ces deux directions embrassaient tous les services du département, sauf les colonies et les consulats.

2. Le 22 octobre 1780. A. M., B¹ 216. — Une partie de la très longue correspondance de Castries à d'Hector est adressée au château de Lezérassieu, près Landivisiau.

cupa dans cet ordre d'idées fut le recrutement des équipages. Le 1^{er} juillet 1782, au cours de la guerre d'Amérique, la sollicitude du ministre avait créé, sous le nom de Caisse des matelots, la Caisse des gens de mer, pour assurer des secours aux invalides, ainsi qu'aux veuves et orphelins des marins morts au service. La guerre terminée, parut l'ordonnance sur les classes, du 31 octobre 1784.

Depuis longtemps, le système des classes, tel que Colbert l'avait organisé, avait valu aux populations maritimes les plus lourdes vexations. Les habitants des côtes étaient devenus victimes d'une véritable tyrannie ; appelés à servir d'une manière à peu près continue, ne touchant que rarement, à cause de la disette du trésor, les maigres avantages pécuniaires auxquels ils avaient droit, ils faisaient tout pour se soustraire à leur misérable condition. Aussi la pénurie des marins était de jour en jour plus grande. Même au cours de la guerre d'Amérique, qui avait soulevé dans toutes les classes de la nation un grand enthousiasme patriotique, les chefs d'escadre avaient toujours été retardés au moment de leur départ par la difficulté d'avoir des matelots ; ils avaient été réduits à partir sans le nombre d'hommes réglementaire. Les rigueurs que l'on employait contre les délinquants ne faisaient qu'aggraver le mal.

Les témoignages abondent de la situation vraiment misérable des populations maritimes et de leur répugnance pour le service. Malouet, nommé intendant du port de Toulon en 1781, avait été frappé des abus qui étaient dus à la persistance du régime de Colbert. D'après lui, il fallait y renoncer au nom de la justice, de l'humanité et des vrais intérêts de la Marine. Dans une lettre au ministre, il esquissait ainsi l'idée de la réforme nécessaire : « Il faut adopter sans restriction le plan des engagements volontaires, ce qui serait moins repoussant que la servitude

éternelle des classes ¹. » Castries s'inspira de cet esprit de réforme et de progrès, quand il fit rédiger par Pouget, premier commis du bureau des classes, l'ordonnance du 31 octobre 1784.

La grande nouveauté de cette ordonnance ², nouveauté « conforme aux vues de justice et de bienfaisance de Sa Majesté », fut que le marin ne devait plus être classé de force. Tous ceux, dit le titre X, qui commenceront à naviguer seront inscrits sur trois états, un pour les mousses et novices, un pour les pêcheurs et bateliers, un pour les apprentis-ouvriers. Arrivés à l'âge de dix-huit ans, les inscrits de ces diverses catégories qui déclareront vouloir continuer à naviguer seront inscrits à nouveau sur un rôle d'équipage; ceux-là seuls seront classés. Ils auront la liberté de se faire déclasser, sauf en temps de guerre, à condition de faire un an à l'avance la déclaration nécessaire. Pour le service à bord, deux rôles furent dressés, celui des célibataires, qui n'étaient pas soutiens de famille, et celui des gens mariés; les uns et les autres étaient appelés à servir à tour de rôle, les premiers ayant un temps de service supérieur d'un tiers au temps des seconds.

A propos de ces sages dispositions, Malouet écrivait avec raison au ministre : « Les gens de mer et la nation

1. LOIR, *La Marine royale en 1789*; p. 39. Cf. BRUN, *Guerres maritimes... Port de Toulon*, t. II, p. 49.

Les idées de réforme maritime étaient alors à l'ordre du jour. Elles inspirèrent l'ouvrage suivant : *Essai sur la Marine, où l'on propose une nouvelle constitution*; par M. le chevalier de ***, ancien officier de la Marine. (Amsterdam, 1782, in-12, 298 p.) Cet écrit anonyme, qui est présenté comme l'œuvre d'un lieutenant de vaisseau, mort récemment après dix-huit ans de services, renferme des vues intéressantes sur les états-majors, les vaisseaux, la discipline, les équipages, les classes, etc.

2. Elle a été publiée, comme les ordonnances et règlements du 1^{er} janvier 1786, dans le recueil : *Ordonnances et Règlements concernant la Marine*. Paris, Imprimerie royale, 1786.

même vous doivent des remerciements d'avoir amélioré le sort des hommes classés 1. » Mais une partie de l'ordonnance donna lieu à d'assez vives critiques. Au-dessus des commissaires des classes, qui étaient maintenus et pris, comme par le passé, dans « la plume », le ministre avait institué de nouveaux fonctionnaires, chefs des classes, inspecteurs, inspecteur général, qui furent recrutés parmi les officiers de marine en retraite. C'était multiplier sans nécessité le nombre des agents administratifs ; c'était surtout préparer de nouveaux conflits entre fonctionnaires d'origine différente, dont les rapports avaient été souvent difficiles.

Cette ordonnance sur les classes, une autre ordonnance, du 1^{er} novembre 1784, qui rendait aux intendants et commissaires tous les services de la comptabilité à bord, formèrent comme la préface de la grande œuvre que le ministre méditait. Le 1^{er} janvier 1786, il fit paraître douze ordonnances et onze règlements, dont l'ensemble constituait un code naval complet. On ne peut songer à les étudier ici en détail ; on doit du moins en signaler les dispositions les plus importantes.

La marine royale fut divisée en neuf escadres, cinq au port de Brest, deux au port de Toulon, deux au port de Rochefort, chaque escadre étant composée de trois divisions. Les vaisseaux, frégates, corvettes et autres bâtiments furent répartis en nombre égal entre les neuf escadres 2.

1. Le même esprit inspira plusieurs règlements : 15 janvier 1785, sur la ration des gens de mer à terre et à bord ; — 25 mars 1785, sur le maintien de la paye entière aux ouvriers octogénaires des arsenaux.

2. Le musée de l'Armée, à l'hôtel des Invalides, possède de beaux tableaux manuscrits de l'époque, indiquant la répartition des bâtiments par divisions et escadres. — En 1786, il y avait six vaisseaux à trois ponts : la *Bretagne*, le *Terrible*, le *Royal Louis*, l'*Invin-*

Plusieurs ordonnances se rapportent au corps des officiers. A bord des vaisseaux de ligne, un major de vaisseau remplit les fonctions attribuées jusqu'alors aux lieutenants en pied. — Il fut établi un nouveau grade de sous-lieutenant de vaisseau ; il remplaçait les grades qui existaient alors au-dessous du grade de lieutenant de vaisseau. — Le nombre des officiers généraux ne fut point fixé ; il devait varier suivant les besoins du service. Pour les autres grades, il fut fixé à cent capitaines de vaisseau commandants, y compris les vingt-sept capitaines de vaisseau chefs de division, attachés aux neuf escadres, à cent majors de vaisseau, à six cent quatre-vingts lieutenants de vaisseau, à huit cent quarante sous-lieutenants de vaisseau ¹. — Un major général de la marine, choisi parmi les capitaines de vaisseau, fut établi à Brest, Rochefort et Toulon. — Les services des arsenaux, des constructions et de l'artillerie, tout en restant sous l'autorité du commandant du port, furent assurés par des officiers spéciaux et non plus par des officiers de vaisseau.

Une ordonnance intéressante réorganisait le système de recrutement des officiers de marine. Les compagnies des gardes de la marine, qui remontaient au règne de Louis XIV, et des gardes du pavillon amiral, qui remontaient à la régence de Philippe d'Orléans, étaient supprimées ; les gardes étaient remplacés par les élèves de la marine. C'était autre chose qu'un changement de nom.

Comme les anciens gardes, les élèves devaient faire les preuves de noblesse requises ² ; mais ils n'étaient admis

cible, le Majestueux, les États de Bourgogne, celui-ci en construction à Brest. A. M., B^s 28.

1. Voir l'Appendice XIV.

2. Étaient exempts des preuves de noblesse les fils des capitaines de brûlot, lieutenants de frégate, capitaines de flûte et de tous autres officiers militaires, qui étaient chevaliers de Saint-Louis, ou

à servir qu'après avoir suivi des examens gradués. Ils commençaient par être élevés, d'après un système analogue à celui de Saint-Germain pour les officiers de l'armée de terre, dans deux collèges spéciaux, à Vannes et à Alais ; ils y étaient reçus, comme élèves pensionnaires du roi, à partir de l'âge de onze ans. L'examen de sortie ¹, passé à l'âge de quinze ans, conférait le titre d'élèves de la marine de troisième classe ². Les élèves étaient embarqués dans les ports de guerre sur une corvette d'instruction, puis sur des bâtimens de guerre. A la suite de deux nouveaux examens, de caractère théorique et pratique, ils étaient promus à la première classe. Tout élève de première classe, qui justifiait de six ans de navigation, y compris le temps de navigation des deux classes antérieures, pouvait être fait lieutenant de vaisseau. Aucun lieutenant de vaisseau ne pouvait avoir le commandement d'une frégate ou d'une corvette avant deux années de navigation effective dans son grade de lieutenant.

Le grade nouveau de sous-lieutenant de vaisseau était réservé aux « volontaires », c'est-à-dire aux fils de gentils-hommes et de sous-lieutenants de vaisseau, aux fils de « négociants en gros, armateurs, capitaines-marchands et gens vivant noblement ». Ils étaient inscrits comme tels à partir de seize ans, et après douze mois au moins de navigation sur les bâtimens du roi ou du commerce ³. Divisés

qui avaient été tués à la guerre, ou qui étaient morts de leurs blessures avant d'avoir reçu la croix.

1. Monge était l'un des examinateurs.

2. La limite d'âge n'admettait pas d'exception. Le duc de Penthièvre, amiral de France, demanda au ministre une place d'élève de la marine pour un de ses pages, qui avait quinze ans et quinze jours. Dans son rapport au roi, Castries fit remarquer que l'âge du jeune protégé de l'amiral entraînait son exclusion. Au bas du rapport, Louis XIV mit : « Ne se peut pas. » A. M., B¹ 100 ; mai 1786.

3. S'ils n'avaient pas l'âge et le temps de navigation exigés, ils

en trois classes, ils suivaient à bord des vaisseaux la même instruction pratique que les élèves et devaient aussi satisfaire aux examens. L'accès aux grades supérieurs n'était point interdit aux volontaires, du moment où ils avaient atteint la sous-lieutenance.

Ces deux ordonnances sur le recrutement des états-majors avaient été reçues avec une faveur marquée. Suffren les croyait destinées à réussir. A propos de la première, La Pérouse, du fond du Pacifique, lui écrivait :

« Au Kamtchatka, 22 septembre 1787.

« J'ai lu, mon cher ami, l'ordonnance nouvelle. Je te jure que je la trouve parfaite, et je voudrais que, comme à l'arche du Seigneur, il fût défendu, par une loi, d'y toucher au moins de deux siècles, après la première année où quelques lettres ministérielles en interprétation pourraient être nécessaires.

« J'y ai trouvé des gardes de la marine élevés pour être marins, des officiers qui n'ont à penser qu'à leur métier de mer, et des directeurs à leurs occupations particulières; des troupes qui sont constituées pour servir utilement dans des vaisseaux, où on aura toujours assez d'infanterie quand nous n'aurons pas de guerre en Allemagne; enfin, un centre d'unité, qui est le commandant, ce qui assure l'exécution du plan, le seul bon, le seul vrai, le seul raisonnable.

« Ce que j'ai tant désiré est enfin arrivé : une marine commandante et une marine auxiliaire, dont on a eu soin de ménager les intérêts de manière à ne pas l'humilier, et une éducation dure donnée à des jeunes gens, qui les

pouvaient être inscrits comme « aspirants volontaires ». C'est ainsi que commença à servir, dans son premier embarquement sur la *Reconnaissance*, en 1787, le futur amiral Jurien de La Gravière. *Souvenirs d'un amiral*, chap. 1.

rendra peut-être un peu rustres, mais jamais orgueilleux, et ils en auront plus de caractère.

« Je voudrais avoir été élevé comme les nouveaux élèves, dont on a bien fait de changer le nom, car rien de l'ancienne école n'était bon à conserver. »

La plus longue des ordonnances de 1786 se rapporte à la création d'un corps de canonniers-matelots, chargé du service de l'artillerie à bord et remplaçant les anciennes compagnies de bombardiers ¹. Le nouveau corps se composait de neuf divisions, chaque division étant attachée à l'une des neuf escadres et chacune d'elles se composant de neuf compagnies. Le service de l'artillerie des vaisseaux étant la raison de ce corps, le canonnier devait être formé à l'exercice du canon ; mais, quand il était embarqué, il pouvait être employé à toutes les manœuvres du bord, comme les matelots. Les canonniers-matelots étaient des engagés volontaires, enrôlés, en dehors des classes, par le même système de recrutement qui était employé pour les régiments de l'armée de terre. La durée de l'engagement que le canonnier signait entre les mains du recruteur était de huit ans ; la prime d'engagement était de cent livres, sans compter les vingt livres de gratification du recruteur.

Malgré toutes les précautions de l'ordonnance pour assurer le bon fonctionnement du nouveau corps des artilleurs de la marine, les canonniers-matelots n'acquirent que d'une manière imparfaite les qualités de leur état. Recrutés au hasard dans la population des grandes villes,

1. Une autre ordonnance, du 5 septembre 1782, créait une « milice maritime ». Elle était recrutée, par le tirage au sort, dans toutes les villes du royaume, parmi les habitants « qui, par le défaut de taille, sont exempts de tirer à la milice provinciale ». Elle devait comprendre 12 527 hommes.

ils contribuèrent à introduire dans les équipages l'esprit d'indiscipline qui se manifestait alors un peu partout en France. Leur mauvaise attitude contribua plus d'une fois aux émeutes qui marquèrent dans la plupart des ports les débuts de la Révolution.

Les ordonnances du 1^{er} janvier 1786 étaient complétées par onze règlements. Ils portaient sur la police des casernes des matelots dans les trois ports ; — les payes et avances des gens de mer ; — sur les états-majors et équipages ; — sur la formation des rôles de combat ; — sur la discipline à bord ; — sur la propreté et la salubrité à bord ¹ ; — sur le traitement des officiers à la mer ; — sur leur service à la mer ; — sur le service particulier des officiers de quart ; — sur la tenue des tables de loch et des journaux de bord ; — sur les écoles d'hydrographie et la réception des capitaines de la marine marchande.

Le ministre savait que des difficultés ne pouvaient pas ne pas se présenter dans l'application d'un ordre de choses en grande partie nouveau et de caractère encyclopédique ; mais il était résolu à en avoir raison. Une instruction spéciale fut envoyée aux commandants des trois ports militaires ². Après avoir pris une connaissance minutieuse des nouveaux textes d'ordonnances et de règlements, ils devront réunir chez eux les officiers pour leur communiquer les articles concernant leurs fonctions spé-

1. Le règlement indique comment le « parfum » du vaisseau doit être fait chaque jour avec du genièvre, du vinaigre ou de la poudre à canon.

En 1783, la première école de médecine navale fut établie à Brest. Un règlement du 24 novembre 1786 fixe l'effectif et la solde du corps de santé de la Marine. *État sommaire des archives de la Marine antérieures à la Révolution*, p. 405.

2. A. M., G 130. Cf. *Recueil des décisions données par le ministre relativement à l'exécution des différentes ordonnances du 1^{er} janvier 1786...*, 1787.

ciales et leur indiquer de quelle manière chaque partie doit être mise à exécution. Ils laisseront se produire les représentations qui pourront leur être faites ; ils y répondront par des explications suffisantes, mais ils n'admettront plus de représentations nouvelles sur les mêmes sujets ; ils puniront ceux qui voudraient les renouveler.

Castries, comme les grands ministres ses prédécesseurs, comme Richelieu, Colbert et Choiseul, avait songé à provoquer dans le pays un courant national en faveur de la marine. Les circonstances s'y prêtaient ; la guerre d'Amérique avait fait battre bien des cœurs. Il eut l'idée de conserver d'une manière officielle le souvenir des principaux acteurs et des principaux épisodes. Il voulait honorer ainsi ceux à qui la France avait dû quelques heures de gloire et de joie ; il voulait aussi les donner en exemple aux générations à venir.

Les états de Bretagne avaient voté, en 1785, l'érection d'une statue à Louis XVI pour glorifier le souvenir de la guerre qui venait de finir. Castries fit décider que cette statue serait attribuée à la ville de Brest, qui réclama à juste titre cet honneur. Elle devait s'élever au sommet du château, « sur les antiques fondements de la tour de César, » de manière à être vue à la fois de la rade, du port, de Brest et de Recouvrance ¹. Les événements politiques qui survinrent bientôt empêchèrent l'exécution de ce projet.

Dans les hôtels de ville de deux cités provençales, avec lesquelles Suffren avait des attaches, à Salon et à Saint-Tropez, des bustes du héros de la campagne des Indes avaient été placés. D'Albert de Rions, directeur général

1. Plan d'une place Louis XVI, avec la statue, dessiné par Jallier de Savault, architecte, ancien pensionnaire du roi. 1786. A. M., D^a 26.

du port de Toulon, demanda au ministre que le buste fût mis aussi dans la salle d'assemblée des officiers de vaisseau de Toulon. « Que ce buste placé dans notre assemblée en soit le principal ornement ; que sa vue échauffe et élève l'âme de nos jeunes gens, et qu'elle rappelle à nos derniers neveux la gloire du conservateur de l'Inde, votre justice envers lui et la bienfaisance du maître qui a su le récompenser si dignement. » Suffren désira que son portrait et non son buste fût donné à la salle des officiers de Toulon, déjà décorée des portraits de marins illustres ; « il ne devait pas, avait-il dit, se laisser placer au-dessus de ceux qui lui avaient servi d'exemple. »

En 1786, Castries fit décider par Louis XVI que les salles d'instruction des élèves de la marine à Brest, Rochefort et Toulon seraient ornées de peintures représentant les principaux épisodes de la dernière guerre ; des copies en seraient faites pour être remises au ministre ¹ et aux officiers dont les exploits avaient été reproduits. « Les tableaux deviendront ainsi des monuments publics qui... préserveront de l'oubli la célébrité qu'ils ont acquise et inspireront par là cette ardeur qui porte aux grandes actions. » Une liste de dix-huit sujets fut arrêtée ; seize tableaux furent commandés à l'ancien capitaine de vaisseau Rossel ², deux à Jean-François Hüe, de l'Académie de peinture.

1. Ainsi s'explique la présence de plusieurs de ces tableaux dans les salons du ministère de la Marine à Paris.

2. Combats de la *Belle Poule* (La Clocheterie), de la *Concorde* (Le Gardeur de Tilly), de la *Junon* (Beaumont), du *Triton* (Ligondès), de la *Minerve* (Grimouard), prise de l'*Ardent* par la *Junon* et la *Gentille*, combat de la *Surveillante* (Du Couëdic), La Motte-Picquet à la baie de Fort-Royal, Guichen près de la Martinique, combat de l'*Astrée* (La Pérouse) et de l'*Hermione*, prise de Saint-Christophe par Grasse et Bouillé, combat du *Scipion* (Grimouard), prise de l'*Argo* par la *Nymphe* et l'*Amphitrite*, Suffren à Praia, Negapatam, Goudelour. — Le règlement des honoraires de Rossel

Afin de conserver le souvenir des souscriptions patriotiques qui avaient suivi la nouvelle de la bataille des Saintes, le ministre fit approuver par le roi les noms suivants pour six vaisseaux en construction : les *États de Bourgogne*, les *Six Corps*, la *Ferme* (vaisseau offert par les fermiers généraux), le *Commerce de Bordeaux*, le *Commerce de Marseille*, le *Patriote*. Sur les observations des échevins et députés du commerce de Marseille ¹, qui rappelaient que leur ville n'avait pas offert 843 000 livres, comme le croyait le ministre, mais bien 1 200 000, sans compter 312 414 livres distribuées à Toulon aux familles des gens de mer qui avaient péri dans la guerre, le nom de *Commerce de Marseille*, qui devait être donné à un vaisseau de soixante-quatorze canons, fut réservé pour un vaisseau à trois ponts, comme les *États de Bourgogne* et les *Six Corps*.

Le même souci de glorifier la patrie et la marine inspira à Castries l'idée de donner à des bâtiments de guerre les noms des grands marins du passé. Un vaisseau en construction à Toulon fut baptisé le *Du Quesne* ². « Je ne doute point que cette attention du roi ne flatte infiniment les officiers de la marine et n'ajoute, s'il est possible, au sentiment qui les anime pour la gloire de ses armées. »

Pour faire entrer dans le domaine de la pratique le régime établi par les ordonnances de 1786, deux conditions

donna lieu à un long différend ; il durait encore en août 1792. A. M., dossier Rossel.

Les deux tableaux commandés à Hüe étaient probablement les combats de la Grenade (d'Estaing) et de la Chesapeake (Grasse).

1. Lettre du 30 juin 1786, portant les signatures de Ch. Salles, Borely, Tarteiron, La Porterie de Lagarrigue, Bourguignon l'ainé, Latil, Romagnac, Jean-François Rostan, Isnard. A. M., B¹ 101, fol. 12-13.

2. Lettre à d'Albert de Rions, 25 août 1787. A. M., A² 41.

au moins étaient nécessaires : l'une, que le ministre auteur de la réforme fût chargé lui-même de l'appliquer ; l'autre, que la tranquillité matérielle du pays en permit l'application régulière. Ces deux conditions allaient faire défaut l'une et l'autre.

La mort de Vergennes, le 13 février 1787, avait été un malheur pour la France et pour la marine. Le ministre qui avait dirigé avec tant d'habileté la politique extérieure de la France dans la guerre d'Amérique était intimement convaincu de la nécessité, pour un pays comme la France, d'avoir une puissante marine de guerre ; l'empire de la mer lui apparaissait comme la condition même de la suprématie de la France. Malgré les dissentiments financiers qu'il avait eus avec Castries, il avait appuyé au conseil de son autorité d'homme d'État l'œuvre réformatrice de son collègue. Sa mort enleva au secrétaire d'État de la Marine un appui qui aurait pu être précieux.

Les grandes réformes de 1786 ne s'étaient pas produites sans susciter de nombreuses critiques ; on leur reprochait de tout réorganiser de fond en comble, quand quelques retouches de détail auraient été suffisantes. Comme le caractère autoritaire du ministre lui avait fait des ennemis personnels, une sorte de cabale s'organisa contre lui. L'arme dont on se servit pour le frapper fut la situation financière de son département. On était, en effet, alors à cette époque critique de l'ancien régime où l'on semblait croire qu'en portant remède à la situation financière, on éviterait de porter remède à la situation politique et à la situation sociale. Les plus prodigues ne parlaient plus que d'économies. Le contrôleur général Calonne jouait ce rôle nouveau avec autant d'assurance qu'il avait joué son rôle de ministre courtisan et prodigue ; il dénonça l'administration de la Marine comme responsable, plus qu'aucune administration

publique, du gaspillage financier dont souffrait tout l'État.

Le chiffre des dépenses de la Marine avait subi une élévation considérable depuis le début de la guerre; de cent un millions en 1778, il s'était élevé à deux cents millions en 1782 ¹: accroissement qui s'expliquait par le caractère même de la guerre, car il avait fallu entretenir des escadres sur toutes les mers du globe. La guerre finie, la réduction des dépenses ne s'était pas opérée aussi vite que l'auraient voulu les partisans de l'économie à tout prix. Dès l'année 1783, Castries avait cru devoir défendre directement auprès du roi l'administration dont il avait la garde. Dans un mémoire de cette date ², il se déclarait prêt à établir devant les membres du conseil royal le caractère nécessaire et régulier de toutes les dépenses de son ministère; il rappelait au roi qu'il avait toujours considéré l'ordre et l'économie comme un de ses principaux devoirs et un des plus urgents qu'il avait à remplir ³. Sa correspondance avec les divers services des ports pouvait être invoquée à l'appui de cette affirmation; on y voit la préoccupation constante de soumettre les dépenses à une vérification rigoureuse ³, non pas dans cet esprit de lésinerie féroce qui avait caractérisé sous le règne précédent le ministère de Berryer, mais dans un esprit d'économie sage et intelligent, qui veut connaître le pourquoi et le comment des dépenses.

1. Voir ci-dessus, p. 60; et *l'État sommaire des archives de la Marine antérieures à la Révolution*, p. 624.

2. A. M., B¹ 217.

3. Du 30 août 1781, lettre à La Grandville, commissaire à Brest, à propos des soumissions pour la fourniture des lits du dépôt de Lorient à 23 livres, quand le ministère trouvait un marché à 18 livres. « C'est à vous à connaître par les éléments si un marché qu'on vous propose est avantageux. Vous devez le discuter d'après les connaissances que vous devez avoir, et vous ne devez me l'adresser qu'avec des observations qui m'éclairent. » A. M., B² 420.

L'application des ordonnances de 1786 avait amené, sinon un accroissement de dépenses, du moins des modifications dans les règlements de comptabilité suivis par la Marine. Calonne en prit prétexte pour déclarer, dans son langage ampoulé, que la Marine « présentait un abîme insupportable à son département ». En présence de ces attaques systématiques, qui n'empêchèrent point Calonne de tomber lui-même du ministère avant le collègue qu'il avait pris à partie, en présence surtout des sentiments peu favorables à son œuvre qu'il croyait deviner autour de lui, le maréchal de Castries prit le parti de se retirer.

L'arrivée aux affaires de Loménie de Brienne hâta sa décision ; il avait espéré que son ancien ami Necker serait rappelé après le départ de Calonne. Quand Louis XVI fit savoir, quelques semaines plus tard, qu'il prenait l'archevêque de Toulouse pour ministre principal, il offrit sa démission ; elle fut acceptée (24 août 1787) ¹. Son ami Ségur quitta le ministère de la Guerre dans les mêmes circonstances.

La retraite de Castries était profondément regrettable. Pour avoir vigoureusement poursuivi la guerre d'Amérique, protégé Suffren, publié son code d'ordonnances, Castries doit être mis au rang des grands ministres qui virent dans la marine un élément essentiel de la puissance de la patrie, et qui n'eurent d'autre idée que de la porter à son point de perfection.

1. Castries eut pour retraite le gouvernement de Flandre. Il émigra et mourut à Wolfenbüttel, en 1801.



CHAPITRE XXX

LA MARINE A LA VEILLE DE LA RÉVOLUTION

La Luzerne, secrétaire d'État de la Marine, 1787. — Institution du Conseil de la Marine, 1788. — Bruits de guerre en 1787. — Suffren, commandant de l'armée navale dans l'Océan, 1787. — Les ambassadeurs de Tippou Sahib. — Mort de Suffren, 8 décembre 1788. — Croisières d'évolutions. — Travaux des officiers. — État de la flotte en 1789. — Affaire des enseignes de Cadix. — Esprit d'orgueil, de jalousie et d'insubordination.

Au moment du départ du maréchal de Castries, le bruit avait couru que sa succession serait donnée au marquis de Vaudreuil. Lieutenant général des armées navales, inspecteur général des classes, le chef qui avait commandé les escadres d'Amérique après la bataille des Saintes avait une situation en vue dans la marine militaire ; mais son amour-propre sans mesure, la violence de son caractère et sa paresse ne le désignaient pas pour une place qui demandait avant tout du tact et du travail ¹.

Il fallait un calculateur... Celui que le choix inattendu de Loménie de Brienne alla chercher jusqu'à Saint-Dominique était un homme d'esprit très cultivé, grand naturaliste, lieutenant général des armées de terre, qui était depuis un an environ gouverneur des îles sous le Vent, le comte de La Luzerne ². En dehors des relations person-

1. Sur Vaudreuil, BESEVAL, *Mémoires*, t. II, p. 84-85, 133.

2. Frère du ministre de France aux États-Unis et du cardinal.

nelles qui pouvaient exister entre le principal ministre et le nouveau secrétaire d'État de la Marine, il n'y avait rien qui pût préparer l'opinion à cette nomination. La Luzerne ne prit possession de son cabinet à Versailles que le 24 décembre 1787 ; l'intérim, depuis le départ de Castries, fut exercé par Montmorin, qui avait remplacé Vergennes aux Affaires étrangères.

Pendant l'année et demie environ qui s'écoula jusqu'à la convocation des états généraux, une importante institution signala le ministère de La Luzerne. Le règlement du 19 mars 1788 établit, sous le titre de Conseil de la Marine, un conseil d'administration du département de la Marine, analogue au Conseil de la Guerre, établi au mois d'octobre précédent.

L'administration de la Marine devait être désormais partagée ainsi : au secrétaire d'État, la partie « active et exécutive de l'administration », le travail avec le roi et avec le principal ministre, la direction et la disposition de toutes les forces navales ; au Conseil de la Marine, la partie « législative et consultative », c'est-à-dire la discussion, l'interprétation, le maintien des ordonnances, des affaires de discipline et de contravention s'y rapportant, l'examen de la comptabilité de tous les fonds affectés au département.

A ce dernier propos, l'article 39 était l'un des plus intéressants :

« Sa Majesté pensant que la publication motivée des dépenses dans toutes les branches de l'administration est toujours un frein pour les abus et une satisfaction pour les peuples, Elle entend assimiler à cet égard le département de la Marine au système général qu'elle a adopté. En conséquence, son intention est qu'à la fin de chaque année, et au plus tard dans les six premiers mois de l'année suivante, le Conseil de la Marine publie un tableau de toutes

les dépenses, tant ordinaires qu'extraordinaires, du département de la Marine, en énonçant, objet par objet, le prix des achats, marchés, régies et entreprises, soit particulières, soit générales. La forme de ce tableau, dont la publication aura lieu pour la première fois en 1789, s'il est possible, sera dressée d'ici à cette époque par les soins du Conseil et approuvée par Sa Majesté. »

L'*Almanach royal* de 1789 donne comme il suit la composition du Conseil de la Marine :

« M. le comte de La Luzerne, *président*.

« M. le chevalier de Bausset, lieutenant général des armées navales.

« M. de Fourcroy, maréchal de camp, directeur du corps royal du Génie.

« M. de Manson, maréchal de camp, inspecteur général de l'artillerie de la Marine et des Colonies.

« M. le marquis de Verdun de La Crenne, chef de division.

« M. le chevalier de Borda, chef de division, inspecteur des constructions.

« M. le chevalier de Fleurieu, ancien capitaine de vaisseau, directeur des ports et arsenaux.

« M. le marquis de La Prévalaye, capitaine de vaisseau.

« M. de La Porte, maître des requêtes, intendant de la Marine.

« M. de Vaivres, maître des requêtes, intendant général des Colonies.

« M. de Pouget, intendant général des classes.

« M. Le Brasseur, conseiller en la cour des Aides, intendant général des fonds de la Marine et des Colonies.

« M. de La Boullaye, commissaire surnuméraire des ports et arsenaux, *secrétaire du Conseil*. »

Le règlement du 19 mars 1788 parlait en outre d'un

Comité intime de la Marine, analogue au Comité intime de la Guerre, dans lequel tous les plans, projets ou règlements proposés par le Conseil devaient être rapportés et discutés par le secrétaire d'État de la Marine, et où le roi, toujours présent, ferait connaître ses décisions ; il devait se composer du roi, du ministre principal, du secrétaire d'État des Affaires étrangères, d'un ou deux ministres d'État, du secrétaire d'État de la Marine, de deux membres du Conseil de la Marine, l'un le plus ancien, l'autre désigné par le Conseil. Il ne paraît pas que le Comité intime de la Marine ait jamais été constitué.

Le 30 décembre 1788, La Luzerne présentait à Louis XVI un projet de réduction dans le nombre des officiers de la marine militaire, pour rester dans les limites des dépenses prévues pour l'année 1789 ; le total de ces dépenses devait s'élever à quarante millions cinq cent mille livres ¹. Voici les cadres proposés par le ministre :

3 vice-amiraux ;

45 officiers généraux, tant lieutenants généraux que chefs d'escadre ;

100 chefs de division et capitaines de vaisseau, y compris ceux sans activité ;

80 majors de vaisseau ;

600 lieutenants de vaisseau ;

400 sous-lieutenants de vaisseau ;

600 élèves, ceux des collèges compris.

La réduction projetée devait s'opérer « par des moyens doux », soit par la mort des titulaires, qui ne seraient remplacés que dans les limites des nouveaux effectifs, soit par des mises à la retraite, surtout pour les capitaines de vaisseau compris dans la liste d'inactivité.

Au bas de ce projet, Louis XVI écrivit : « Approuvé. »

1. A. M., C¹ 33.

Tel fut, dans le domaine administratif de la Marine, le dernier mot de l'ancien régime.

Quand le maréchal de Castries avait quitté le ministère, on pouvait croire qu'une guerre maritime était à la veille d'éclater. De graves événements se passaient alors en Hollande ¹. A la suite de conflits qui s'étaient produits dans ce pays entre le parti des patriotes et le parti du stathouder, les armées prussiennes, soutenues par la sympathie de l'Angleterre, étaient entrées à la Haye et avaient rétabli l'autorité du prince d'Orange. L'abstention de la France avait rendu possible cette intervention brutale de l'étranger; mais, quand la contre-révolution eut triomphé à la Haye, le gouvernement de Louis XVI, qui s'était senti joué dans cette affaire par la diplomatie anglaise, prit une résolution énergique. Le comte de Montmorin, qui joignait alors la Marine aux Affaires étrangères, fit procéder à de grands armements, à Brest et à Toulon. Six frégates furent désignées à Brest, quatre à Rochefort, une à Lorient, « pour fondre sur le commerce de l'ennemi en cas de rupture » ². Brest devait être le quartier général de la grande

1. P. de WITT, *Une Invasion prussienne en Hollande en 1787* (1886); BARRAL-MONTFERRAT, *Dix ans de paix armée entre la France et l'Angleterre*, t. I (1894); COUELLE, *L'Alliance franco-hollandaise...* (1902).

2. Ordre du 30 septembre 1787. — Du 2 octobre : envoyer en observation sur l'île de Wight l'avis le *Vanneau*. (Camelin, sous-lieutenant de vaisseau, commandant du *Vanneau*, communiqua au retour un rapport mensonger, avec un journal de bord falsifié. Il fut cassé, rayé des listes et condamné à un an de prison. CORRE, *L'Ancien Corps de la Marine*, p. 340.) — Du 6 octobre : mettre les deux vaisseaux de garde de Cherbourg, le *Triton* et le *Brillant*, en état de « se joindre au besoin à une armée royale qui entrerait dans la Manche ». — Du 8 octobre : faire armer par la Guerre les batteries de la rade de Brest et surtout de la presqu'île de Quélern, « poste d'où il serait très difficile de déloger l'ennemi, s'il s'en emparait ».

armée navale que l'on préparait. On se mit à reparler d'une descente en Angleterre, et l'on fondait déjà des espérances à ce sujet sur les travaux qui s'exécutaient dans la rade de Cherbourg.

Ce qui donnait surtout leur importance à ces projets belliqueux, c'était le choix du général mis à la tête de la future expédition. Le 7 octobre 1787 ¹, Suffren était nommé au commandement de « l'armée navale dans l'Océan ». C'était bien *the right man in the right place*. A la tête d'une belle escadre, il allait former ses capitaines, faire passer en eux quelques parcelles de son génie, et le jour où il les conduirait à l'ennemi, non plus sur les côtes du Coromandel, mais sur les côtes du Hampshire ou du Kent... Ce jour-là ne devait pas luiire. Quand l'Angleterre sut que la France était capable de mettre en mer soixante-huit vaisseaux bien armés, sans compter cinquante vaisseaux espagnols qui pouvaient se joindre aux siens, que de nombreux corps d'infanterie s'acheminaient en Bretagne et sur les côtes, elle parla la première de désarmer. Une convention de désarmement fut signée entre les deux gouvernements, le 27 octobre 1787.

Le général de l'armée navale de l'Océan écrivait alors à son amie de Provence :

« Ainsi, voilà la paix assurée par l'abandon le plus lâche, de notre part, envers nos amis les Hollandais, qui seront nos plus terribles ennemis. Mais, comme on est moins sensible à la honte qu'au manque d'argent et à la crainte

1. Date officielle donnée par les archives de la Marine : C¹ 169, C¹ 178. Par suite, il y a lieu de supposer que la lettre de Suffren à la comtesse d'Alais où il dit : « Dimanche dernier, j'ai fait mes remerciements sur ma nomination au commandement de l'armée navale » est inexactement datée du 16 avril 1787. De même, celle qui porte la date du 1^{er} septembre doit être du 1^{er} novembre. Avec l'écriture de Suffren, les erreurs de lecture dans les dates sont très faciles.

des événements, au grand scandale des gens de bien, la joie est universelle. Me voici, d'un homme d'importance sur qui toute l'Europe allait avoir les yeux, tombé dans l'humble état de bourgeois de Paris. Cela vaut mieux pour la santé et pour la tranquillité. »

Le 9 juin 1788, la frégate l'*Aurore* débarqua à Toulon trois Hindous, ambassadeurs de Tippou Sahib; ils venaient solliciter les secours de la France pour recommencer la guerre contre l'Angleterre. Quelques semaines plus tard, ils furent reçus magnifiquement à Versailles; mais, comme le dit un contemporain ¹, ce fut « le denier de la veuve » qu'ils obtinrent de la cour de la France, occupée, en ce mois d'août 1788, de toute autre question que de la grandeur du sultanat de Mysore. Suffren donna une fête, dans son hôtel de Paris ², aux représentants de son ancien allié; il y eut illumination, musique guerrière, concert, grand souper. « Un homme d'esprit, disait-il lui-même, a dit qu'ayant fait dans l'Inde l'honneur de la France, il était juste que j'en fisse les honneurs. » Quelques jours plus tard, le héros de Goudelour écrivait au nabab de Mysore :

« Si Votre Majesté se rappelle le zèle avec lequel j'ai servi dans l'Inde, non seulement pour obéir aux ordres du roi mon maître, mais encore pour suivre les sentiments d'amitié que j'avais conçus pour votre auguste père et ensuite pour vous et votre nation, elle jugera du plaisir que j'ai eu de voir ses ambassadeurs.

« J'en ai eu d'autant plus qu'une ambassade, envoyée de si loin, annonce, de la part de Votre Majesté, la continua-

1. NORVINS, *Mémorial*, t. I, p. 188. — Cf. TANTET, *L'Ambassade de Tippou Sahib à Paris en 1788*. (*Revue de Paris*, 1899.)

2. Suffren habitait à l'hôtel de Montmorency, à l'entrée de la rue de la Chaussée-d'Antin.

tion de ses sentiments pour le roi mon maître. Si jamais la guerre revenait, votre puissance étant unie à la nôtre, avec les connaissances que nous avons acquises dans l'Inde, je ne doute pas que les Anglais n'en fussent chassés, et je me chargerais avec plaisir du commandement des forces navales. Les comptes que vous rendront vos ambassadeurs de l'état et des forces de ce royaume doivent vous convaincre qu'avec son aide il n'est rien que vous ne puissiez entreprendre.

« Je suis maintenant employé dans un ministère de paix. Je suis ambassadeur auprès de Sa Majesté de la part d'une petite puissance ¹, mais cela ne m'empêche point de servir. Car, l'année dernière, lorsque nous fûmes au moment d'avoir la guerre, j'ai été nommé au commandement de la flotte, et je serais au comble de mes vœux, si, étant uni avec vous, je pouvais jamais contribuer à rendre la liberté aux peuples de l'Inde en les délivrant des Anglais ². »

Cette lettre de Suffren, en date du 27 septembre 1788, est l'une des dernières qu'il ait écrites.

Relevant de maladie à la suite d'un érysipèle gouteux, il était allé à Versailles où il avait une audience de Madame Victoire, tante de Louis XVI. Cette princesse, frappée des symptômes inquiétants qu'elle crut remarquer

1. Suffren était alors ambassadeur de la Religion, c'est-à-dire de l'ordre de Malte. Il obtint du ministre, pendant son ambassade, que le temps passé par les chevaliers de Malte sur les vaisseaux et galères de la Religion leur fût compté comme temps de service sur les bâtiments du roi. Il avait fait remarquer que les chevaliers de Malte, qui formaient alors le quinzième du personnel de la marine royale, venaient de prendre en 1784 une part importante au bombardement d'Alger par les Espagnols. A. M., C¹ 30.

2. Suffren terminait sa lettre en demandant à Tippou Sahib de remettre en liberté les Anglais qui pouvaient être encore prisonniers dans ses États.

dans l'état de l'amiral, qui était de complexion goutteuse et apoplectique, lui fit promettre de consulter son propre médecin ; elle le lui envoya même à son hôtel, à Paris. Le médecin de Madame ordonna de saigner l'amiral au bras. A peine Suffren fut-il saigné qu'il perdit connaissance ; la goutte avait fait une métastase sur la poitrine. Une nouvelle saignée fut ordonnée, sans résultat. Quand le médecin ordinaire de l'amiral fut appelé, il le trouva en agonie ¹.

Suffren mourut le 8 décembre 1788. Il avait cinquante-neuf ans et quatre mois.

Depuis que la guerre était finie, l'activité de la marine continuait à se manifester chaque année par des croisières.

En 1784, le chevalier Bernard de Marigny, capitaine de vaisseau, partit de Brest (29 février), avec la frégate la *Vénus*, la flûte la *Lamproie*, la gabare l'*Anonyme*, « pour protéger le commerce des sujets de Sa Majesté à la côte d'Angola et rétablir en particulier la traite des noirs à

1. Récit du médecin de Suffren, ALPHONSE LEROY, « ancien docteur-régent de la Faculté et professeur à l'École spéciale de Médecine de Paris, membre de la Société de l'École de Médecine », dans son *Manuel des goutteux et des rhumatisans*, seconde édition, Paris, an XIII-1805, p. 299-301. Il cite « ce fatal exemple » comme une preuve du danger qu'il y a pour les goutteux d'être saignés au bras ; il avait antérieurement prescrit à Suffren des applications de sangsues aux jambes.

Ce récit, tout à fait naturel, d'un témoin très bien informé, ne permet pas de croire que Suffren soit mort des suites d'un duel. L'anecdote du duel a été racontée, en 1832, pour la première fois, par JAL, *Scènes de la vie maritime*, t. III, p. 161-163, qui la tenait d'un ancien serviteur de Suffren ; CUNAT, *Histoire du bailli de Suffren*, p. 347-349, l'a reproduite avec des détails provenant d'un entretien qu'il avait eu avec le même personnage en 1845. C'est une pure légende, pleine d'invéraisemblances ; elle doit être absolument rejetée.

Cabinda ¹, où les Portugais forment un établissement de guerre et d'où ils prétendent exclure les Français ». Le port de Cabinda fut occupé, au mois de juin suivant, par la petite division française et démoli.

Pour un but plus lointain et de nature toute différente, de Brest aussi, le 1^{er} août 1785, appareillaient les frégates la *Boussole* et l'*Astrolabe* ; elles emmenaient à la conquête scientifique des mers du sud et de l'extrême Orient La Pérouse, Fleuriot de Langle et leurs vaillants compagnons. Louis XVI avait remis en personne au commandant de la *Boussole* ses instructions, dont il avait lui-même tracé le plan. La dernière lettre que La Pérouse écrivit au ministre de la Marine était datée de Botany-Bay, le 7 février 1788. Trois ans et demi plus tard, d'Entrecasteaux partit à sa recherche. Bien des années devaient encore s'écouler avant qu'on eût découvert, dans les récifs de l'île Vanikoro, les débris de la *Boussole* et de l'*Astrolabe*.

Des escadres d'évolutions, formées de divisions de Brest et de Toulon, prenaient la mer chaque année, pour croiser dans le golfe de Gascogne et sur les côtes d'Espagne. En 1785 et en 1786, elles furent commandées par d'Albert de Rions. Celle de 1786, qui assista à la visite de Louis XVI à Cherbourg, se composait de douze bâtiments, dont un seul vaisseau de ligne, le *Patriote*, chef d'escadre d'Albert de Rions, capitaine de pavillon Renaud d'Allen, major de l'escadre Buor de La Charoulière. Deux autres chefs d'escadre étaient embarqués sur des frégates, Charitte sur la *Junon*, Soulange sur la *Félicité*.

En sortant de Brest, l'escadre d'évolutions de 1786 avait escorté pendant quelque temps un convoi de six gabares

1. JURIEU DE LA GRAVIÈRE, *Souvenirs d'un amiral*, chap. II, a décrit la traite des nègres à Cabinda, qu'il visita en 1789.

que le marquis de La Galissonnière, capitaine de vaisseau commandant la frégate la *Prosélyte*, conduisait à Saint-Petersbourg pour des achats de bois. A Saint-Petersbourg, La Galissonnière fut présenté à Catherine II par le comte de Ségur, ambassadeur de France ¹.

Au cours de ces croisières d'évolutions ², les commandants s'ingéniaient à perfectionner l'outillage de leurs bâtiments. En 1787, le comte de Kersaint fut chargé d'expérimenter sur le *Léopard* un nouveau système de gréement, d'aménagement et d'arrimage, qu'il avait lui-même proposé; le *Superbe*, du chevalier de Sainneville, et une corvette furent équipés de même pour cette expérience. Elle se fit dans la traversée de Brest à Toulon. La marche fut plus rapide, les cuisines furent jugées mieux installées, sept mois de vivres avaient pu être embarqués. Cependant le ministre ne donna point l'ordre d'appliquer immédiatement les résultats de l'expérience du *Léopard*.

La campagne de Suffren dans la mer des Indes avait été une merveilleuse leçon de choses. Les exemples qu'il avait

1. Rapport de La Galissonnière : A. M., B⁴ 275.

2. En 1787, croisière de juin à août, de Brest à Lisbonne, commandée par le marquis de Nieuil, qui montait le *Superbe*.

En 1788, croisière devant Tunis d'une escadre commandée par Nieuil, qui montait l'*Illustre*. Il eut avec le dey des rapports difficiles. Il écrivait : « Ce despote centenaire demande six cent mille livres. Vous en serez peut-être quitte pour la moitié. »

La division en station dans les mers du Levant, commandée en 1788 par le comte de Thy, eut de fréquentes rencontres dans les eaux de l'Archipel avec des corsaires. Le 10 juillet 1788, près de Vitylo, sur les côtes du Magne, la chaloupe et le canot de la *Pomone*, du chef de division Saint-Félix, commandés par le major de vaisseau Bataille de Mandelot, et le brick le *Gerfaut*, du lieutenant de vaisseau Combaud de Roquebrune, soutinrent un combat contre un corsaire portant pavillon russe, qui avait enlevé un bâtiment de commerce français allant de la Canée à Constantinople. Les Français eurent trois morts et trente-trois blessés.

donnés avaient inauguré toute une révolution dans la tactique navale. Les esprits des jeunes officiers s'ouvraient à une conception nouvelle de la guerre. On travaillait beaucoup à Brest, à l'Académie royale de Marine, qui fut pour l'ancien état-major ce que l'École supérieure de Marine est pour l'état-major d'aujourd'hui, c'est-à-dire un laboratoire scientifique, dans lequel officiers, ingénieurs, administrateurs travaillaient à la recherche du mieux, et un foyer de haut enseignement, d'où rayonnaient les idées directrices de la tactique et de la stratégie.

On travaillait beaucoup aussi dans les états-majors des escadres. Castries demandait, en 1786 et en 1787, à des chefs d'état-major éprouvés, comme Buor de La Charoulière et Verdun de La Crenne, de rédiger des cours de tactique à l'usage des armées navales ¹. La publication de Buor de La Charoulière suscita de la part du chef de division de Thy de vives critiques, auxquelles l'auteur s'efforça de répondre. Ces discussions scientifiques entre officiers supérieurs étaient la preuve du travail intellectuel qui se faisait dans les états-majors et la condition même du progrès.

La situation matérielle de la flotte était en harmonie, si l'on peut dire, avec l'état intellectuel des officiers. Le travail des constructions navales, loin de se ralentir après la guerre, avait pris une activité nouvelle. Les chiffres

1. De la même époque aussi sont les ouvrages suivants :

L'Art de la guerre sur mer ou Tactique navale assujettie à de nouveaux principes et à un nouvel ordre de bataille, par M. le vicomte de GRENIER, chef de division des armées navales. Paris, 1787.

Tactique navale ou Traité sur les évolutions, sur les signaux et sur les mouvements de guerre, par M. le comte d'AMBLIMONT, chef d'escadre des armées navales. Imprimée par ordre du roi. Paris, 1788.

officiels indiquent, à la date du 1^{er} janvier 1789 1, un total de soixante et onze vaisseaux de ligne, à flot ou en chantier, à Brest, à Lorient, — depuis Choiseul, ce port appartenait à la marine royale, — à Rochefort, à Toulon. Le total des frégates dans les mêmes conditions était de soixante-quatre. L'ensemble de toutes les unités navales était de deux cent douze, dont les vaisseaux et les frégates formaient les deux tiers. Le programme des travaux de 1789 prévoyait l'achèvement de huit vaisseaux et de quatre frégates et la construction à moitié de quatre vaisseaux et de six frégates.

Il y avait donc beaucoup à louer dans la marine royale à la veille de la Révolution. Les réformes du maréchal

1. Situation présumée des forces navales du roi au 1^{er} janvier 1789. (A. M., B^s 29.)

VAISSEAUX

| | | | | | | | | |
|---|---|-------------|----|-----|----|------|---|----|
| | | à flot | de | 110 | 5 | } 30 | } | 34 |
| | | » | » | 80 | 5 | | | |
| Brest | } | » | » | 74 | 20 | } 4 | } | |
| | | en chantier | de | 118 | 1 | | | |
| | | » | » | 80 | 1 | } | } | |
| | | » | » | 74 | 2 | | | |
| Lorient | } | à flot | de | 74 | 6 | } | } | 8 |
| | | en chantier | de | 74 | 2 | | | |
| Total des vaisseaux du département de Brest | | | | | | | | |
| à flot et en chantier | | | | | | | | 42 |
| Rochefort | } | à flot | de | 74 | 7 | } 8 | } | 9 |
| | | » | » | 64 | 1 | | | |
| | | en chantier | de | 74 | 1 | } | } | |
| | | à flot | de | 118 | 1 | | | |
| Toulon | } | » | » | 80 | 2 | } 19 | } | 20 |
| | | » | » | 74 | 16 | | | |
| | | en chantier | de | 80 | 1 | | | |
| Total des vaisseaux existants dans les ports à | | | | | | | | |
| flot ou en chantier, au 1 ^{er} janvier 1789. . . | | | | | | | | 71 |
| Total des frégates dans les mêmes conditions. | | | | | | | | 64 |
| — corvettes et autres petits bâtiments légers . . | | | | | | | | 45 |
| — flûtes et gabares | | | | | | | | 32 |

de Castries, la transformation de la tactique, l'activité des constructions, sont autant de manifestations de l'esprit de progrès qui l'inspirait et qui l'avait mise de pair avec son antique rivale, la marine anglaise. La période de près de trente ans qui correspond aux ministères de Choiseul, de Sartine et de Castries fut, à tous égards, l'une des plus belles de la marine française; elle rappelle par certains côtés la grande époque de Colbert et de Seignelay.

Comment s'expliquer qu'une institution militaire qui paraissait si vivante, si animée du désir de bien faire, ait brusquement déçu, au début de la Révolution, les espérances que la patrie avait le droit de placer sur elle? On sait, en effet, combien son rôle demeura effacé dans les premières années des luttes de la France contre l'Europe. La réponse à cette question serait complexe, car il faudrait analyser les causes diverses de cette désorganisation soudaine. Du moins, pour expliquer en partie la douloureuse décadence qui allait se produire, on doit signaler des défauts, dont quelques-uns très graves, qui se dissimulaient imparfaitement sous les dehors brillants de la marine royale.

Par sa bravoure et sa capacité professionnelle, le corps des officiers ne méritait que des éloges; mais avait-il vraiment l'esprit militaire ou du moins la qualité essentielle de l'esprit militaire, c'est-à-dire le respect et la pratique de la discipline?

Recrutés pour la plupart dans des familles de la noblesse bretonne ou provençale, chez lesquelles la carrière maritime était comme héréditaire, les officiers de marine apportaient facilement dans leurs fonctions un orgueil insupportable. Les démêlés si fréquents entre « l'épée » et « la plume », la situation inférieure où étaient maintenus les officiers « bleus » n'eurent souvent pas d'autre cause que la hauteur des officiers nobles.

Lorsque d'Estaing arriva à Cadix, à la fin de l'année 1782, pour y prendre le commandement d'une grande escadre franco-espagnole, il était chargé de faire appliquer une ordonnance récente, du 20 octobre 1782, en vertu de laquelle le commandement des quarts était désormais attribué à des officiers d'un nouveau grade, les capitaines d'équipage, qui devaient avoir rang sur les enseignes de vaisseau ; les capitaines d'équipage étaient pris parmi les officiers bleus. L'application de cette mesure provoqua dans les états-majors français réunis à Cadix une protestation à peu près unanime. Elle ne se fondait pas sur des raisons de service, mais sur cette unique considération, que les capitaines d'équipage, d'origine roturière, allaient avoir le pas sur les enseignes de vaisseau, d'origine noble. Le « Grade des enseignes » rédigea en corps une protestation véhémement, qui fut adressée, le 20 janvier 1783, à La Motte-Picquet ; cet officier général devait la faire parvenir à son chef immédiat, le vice-amiral d'Estaing.

Les commandants prirent fait et cause pour les enseignes, jusqu'à La Motte-Picquet, qui eut le tort d'accepter de recevoir une protestation collective, dont les règlements interdisaient la forme, et d'accepter de la transmettre. Parmi les lettres d'officiers supérieurs écrites à cette occasion, celle du comte de Cacqueray, commandant de l'*Éveillé*, est à citer en entier. La politesse officielle des formules et une érudition inattendue dissimulent mal le ton d'insolence qui y règne. Elle est adressée à d'Estaing.

« Monsieur le comte, La préférence que vous avez donnée à mon vaisseau pour y placer neuf lieutenants ou capitaines d'équipage ne me permet pas de garder plus longtemps le silence. Jaloux de mériter votre estime, je ne puis être un froid spectateur de la réclamation de mes camarades, et, quoique le temps que l'on m'a dit que vous

avez accordé pour les représentations soit écoulé, je vous supplie de permettre que je fasse passer les miennes sous vos yeux.

« L'histoire fournit un trait d'un de vos illustres ancêtres que je vais citer.

« Au siège de Padoue par l'empereur Maximilien, les Français, commandés par le maréchal de La Palice, servaient comme auxiliaires dans l'armée de ce prince. L'empereur fit demander à La Palice que la gendarmerie française mît pied à terre et montât à l'assaut avec ses lansquenets. Le général consulta ses capitaines. Voici le discours du brave chevalier Bayard, tel qu'il est rapporté :

« Puisqu'il faut que j'en dise mon opinion, si le ferai.
 « L'empereur mande que vous fassiez mettre la gendarmerie à pied pour donner l'assaut avec ses lansquenets.
 « Pour moi, quoique je n'aie guère de bien en ce monde, toutefois je suis gentilhomme. L'empereur pense-t-il donc que ce soit chose raisonnable, de mettre tant de noblesse en péril et hasard avec des piétons, dont l'un est cordonnier, l'autre maréchal, l'autre boulanger et gens mécaniques, qui n'ont leur honneur en telle considération que gentilhomme. C'est regarder trop petitement à lui, sauf sa grâce.

« Mon avis est que vous, monseigneur, devez lui faire savoir que le roi notre maître ne reçoit personne en sa compagnie d'ordonnance qui ne soit gentilhomme, que de la mêler ainsi avec gens de basse extraction, c'est trop de mépris, qu'il a dans son armée force comtes et barons allemands, qu'il leur fasse mettre pied à terre : alors les gendarmes de France leur montreront volontiers le chemin. »

« L'avis du bon chevalier sans reproche, dit l'auteur, entraîna celui de tous les capitaines.

« Monsieur le comte, nous serons tous des Bayards,

quand vous nous commanderez seuls, mais vous ne ferez jamais des marchands de Bordeaux et Bayonne des comtes, des barons allemands, avec qui nous devons monter à l'assaut, ni à qui on puisse attribuer la faculté de rétablir l'honneur de la marine que, gratuitement, on suppose perdu.

« Je suis avec respect, monsieur le comte, votre très humble et très obéissant serviteur, CACQUERAY.

« En rade, à Cadix, le 30 janvier [1783] ¹. »

Tristes paroles que celles par lesquelles cet officier supérieur terminait sa lettre, ou plutôt paroles criminelles. Elles éclairent à l'avance bien des choses : on y voit déjà le conflit entre l'orgueil de caste et le devoir militaire ; on y pressent que l'esprit de superbe pourra un jour faire oublier à des officiers l'idée de patrie.

D'Estaing avait consenti à recevoir de La Motte-Picquet la protestation collective des enseignes ² ; tout ce qu'il avait objecté, c'était que les signatures fussent biffées avant que le document lui fût remis. Puis, avec son abondance de plume coutumière et son souci de se faire des amis partout, il avait donné l'espérance « à messieurs les enseignes qu'ils seraient probablement avant peu avancés au grade de lieutenant », qu'ils auraient ainsi le pas sur les capitaines d'équipage, que ceux-ci ne faisaient que prendre le rang et les fonctions de capitaines de brûlot, qui avaient le pas sur les enseignes, etc. Un chef qui discute avec ses subordonnés est un chef disposé à se faire faire la loi. Bref, il fallut abandonner cette réforme modeste ; l'ordonnance du 20 octobre 1782 ne put être et demeura inappliquée.

1. A. M., B¹ 204, où il y a tout un dossier de l'affaire des enseignes.

2. CORRE, *L'Ancien Corps de la Marine*, p. 192-194, a publié le texte de cette protestation.

Castries ne cacha pas son mécontentement. « Si M. de La Motte-Picquet avait quelque idée des règles de la subordination ¹, il eût senti que dans votre armée vous étiez le seul chef de la marine, et qu'il n'avait aucun titre pour recevoir les réclamations, ou, les recevant, il aurait dû les faire taire... C'est avec regret pour l'autorité du roi que je vois qu'un établissement utile, que vous aviez été autorisé à faire, a été abandonné après avoir été entamé. Il eût été heureux pour la subordination que vous eussiez sévi contre les chefs des enseignes qui ont pu provoquer la réclamation en corps que vous avez reçue... »

La réponse de d'Estaing fut de plaider la cause de La Motte-Picquet, « un brave officier général », et celle des coupables : « Un vice de constitution a pu égarer des jeunes gens. C'est avec la plus vive instance que j'ai l'honneur de rappeler à M. le maréchal de Castries que je me suis conservé le droit heureux de le supplier de solliciter le pardon des enseignes. »

Une molle indulgence était à l'ordre du jour. « Nous ne punissons pas l'insubordination, dit un contemporain ², ou, quand la punition est infligée, et qui est souvent au-dessous des manquements, le moment d'après, l'intrigue la fait disparaître. On remet en activité les officiers punis; et, de cette manière, on compromet les commandants, on relâche les ressorts de l'obéissance, et, pour vouloir sauver un officier, on en perd dix, on perd tout un corps. »

L'orgueil que certains officiers mettaient dans leurs rapports avec ceux qu'ils considéraient comme leurs inférieurs, ils l'apportaient trop souvent aussi dans leurs rapports avec leurs égaux ou avec leurs supérieurs. Il pouvait en résul-

1. Lettre à d'Estaing, 2 mars 1783.

2. Mémoire anonyme de 1780. A. M., B¹ 193. — Cf. ci-dessus, p. 43.

ter pour le bien du service les plus grands dommages.

Lors de son séjour à Cadix, à la fin de l'année 1782, d'Estaing avait mis le chef d'escadre Bausset sous les ordres du lieutenant général La Motte-Picquet, ce qui était en parfaite harmonie avec la hiérarchie. Un jour, M. de Rivière, capitaine de pavillon de La Motte-Picquet, vint demander à Bausset son canot, de la part du lieutenant général. « M. de Bausset s'était oublié au point de lui répondre que si M. de La Motte-Picquet voulait un canot, il n'avait qu'à venir le chercher lui-même. Sur ce que M. de Rivière lui observa que M. de La Motte-Picquet avait la goutte, M. de Bausset s'oublia encore, au point de répliquer que, lorsqu'on était goutteux, il fallait se tenir chez soi ¹. » D'Estaing donna l'ordre à Bausset de retourner en France. Castries approuva pleinement cette juste sévérité ; il ne comprit pas Bausset dans la promotion qui suivit de deux lieutenants généraux ; les deux chefs d'escadre promus étaient l'un et l'autre les cadets de l'officier général en disgrâce.

Une note officielle de 1782, rédigée dans les bureaux du ministère et mise sous les yeux du ministre ², s'exprime ainsi, avec une franchise brutale :

« Il n'y a nulle discipline dans le corps de la marine, tant parmi les officiers supérieurs que parmi les subalternes. Les capitaines ne veulent pas obéir aux signaux de leurs généraux, et les autres ne font presque aucun service sur les vaisseaux, de sorte qu'il règne le désordre le plus grand.

1. Rapport de d'Estaing, janvier 1783. A. M., B⁴ 204. — « M. de Bausset est un chef d'escadre de la cour ; c'est ce qu'il y a de mieux à en dire, pour n'en pas dire du mal. » Mémoire (anonyme) sur mon voyage à Brest, 1779. B⁴ 174.

2. A. M., B⁴ 195, fol. 292-298 : « Note à remettre au ministre sur l'objet de la marine particulièrement », portant en marge des annotations autographes de Castries. Cf. ci-dessus, p. 436, n. 2.

« Il n'est pas possible en ce moment de détruire l'esprit et les préjugés de ce corps, qui sont détestables ; mais il faut remédier aux principaux abus en attendant la paix, où l'on pourra changer cette constitution qui est vicieuse. »

« Les capitaines ne veulent pas obéir aux signaux de leurs généraux. » A cette affirmation d'une note officielle, d'origine ministérielle, on a vu le triste commentaire que fournit l'histoire de la campagne de Suffren. Les difficultés que d'Estaing avait eues avec ses subordonnés paraissaient comme naturelles, étant donné l'état d'esprit qui régnait à l'égard des « intrus », étant donné aussi son avancement extraordinairement rapide ¹. Mais Suffren appartenait au grand corps ; sa carrière avait été régulière et lente, jusqu'au jour où il reçut les provisions de chef d'escadre, à près de cinquante-deux ans. Il ne s'en heurta pas moins à des actes de désobéissance manifestes, il fut obligé de sévir, de casser des capitaines, de braver des inimitiés. Le grand homme, qui sut cependant inspirer à quelques officiers une admiration et une affection profondes, ne connut pas le bonheur de Nelson, qui commandait une « escadre de frères ».

Un mémoire anonyme, qui racontait une partie de la campagne de Suffren et que le ministère fit interdire ², signalait, sans ménagement, « la nécessité de réformer un

1. D'Estaing fut très vivement pris à partie, sans être nommé, dans un écrit justificatif en faveur de Grasse, dont les *Mémoires secrets* (Bachaumont) rapportent des extraits, à la date du 30 mars 1783. On le représente comme « déshonoré dès sa jeunesse, comme chassé par le mépris public et obligé d'aller pirater sur des côtes lointaines ». On lui reproche des « accès de bassesse et de hauteur, ... de dissimulation et de jalousie puérile avec les chefs, ... un amour constant pour une tactique bizarre et périlleuse, la cause de tous ses désastres... », etc.

2. Un exemplaire s'en trouve aux archives de la Marine : B⁴ 207.

corps qui méconnaît la subordination au point de sacrifier la gloire et le bien de la patrie aux jalousies particulières dont il est sans cesse travaillé. Ce n'est plus ici un intrus dont ces messieurs prétendent ne pouvoir dépendre ; c'est un officier de leur corps, ayant passé par tous les grades ; c'est leur camarade, dont le mérite transcendant les offusque. Ils ne peuvent lui pardonner, après l'avoir vu capitaine peu ancien dans l'escadre de M. le comte d'Estaing en 1778 et en 1779, de le trouver à la tête de l'expédition de l'Inde en 1781 ; de le voir monter à la cornette avec une rapidité sans exemple, parce qu'il est sans exemple que le même commandant ait livré cinq combats, à proprement parler, dans une seule campagne. Que faut-il attendre de subalternes qui ne peuvent soutenir l'éclat des talents, soit dans les étrangers, soit dans leurs semblables ! »

Quand le chevalier de Ternay se rendait en Amérique, il avait été question de sa jonction avec La Motte-Picquet, auquel il devait commander en vertu de ses instructions. Un officier du *Jason* prétendait que les choses ne se passeraient pas ainsi : « certainement, ce dernier ne le souffrirait pas. » Comme un officier de l'armée de terre, passer à bord de ce vaisseau, en exprimait son étonnement et demandait comment on pouvait songer à désobéir aux ordres du roi, il recueillit cette réponse : « Dans le corps de la marine il y avait des préjugés qui s'opposaient à se soumettre à un officier qui vous avait passé sur le corps. » C'est dans la même escadre que des officiers tenaient ce propos : « Quand un ministre ose nous donner une ordonnance qui ne nous convient pas, nous la renvoyons et nous ne la suivons pas. » Cela se disait à haute voix ; le commandant du *Jason* parlait lui-même ce langage de rébellion. « La crainte d'être honni et vilipendé par tous les jeunes gens fait que M. de La Clocheterie est obligé de

soutenir de pareilles thèses. Il y met même la plus grande chaleur; mais c'est un officier de distinction... 1. »

On comprend que le colonel qui entendait de pareils propos ait été fondé à écrire, en parlant de la marine, dont il estimait individuellement les membres pour leurs talents personnels : « Que dans un corps militaire on refuse d'obéir aux ordres du roi... : c'est une anarchie telle que l'on n'en a jamais vu... Je me répéterai souvent sur le jugement que j'ai porté de la marine, mais je ne peux pas en avoir d'autre. C'est un corps où l'on ne respire que jalousie, insubordination; où tout ce qui n'a pas commencé par être aspirant est abhorré, méprisé; et où chacun des officiers en particulier, même ceux qui ont le plus de talents, ont des préjugés que l'on ne pourrait détruire qu'en reformant le corps entier et le recréant de nouveau. »

Un esprit d'orgueil et de désobéissance poussé à un tel degré devait infailliblement conduire à une anarchie complète, le jour où une secousse quelconque viendrait à ébranler dans ses fondements le corps royal de la marine. Par le fait de ses origines sociales, de ses préjugés nobiliaires, de son esprit de corps, la marine militaire ne pouvait voir qu'avec un profond sentiment de défiance ou plutôt d'hostilité la révolution politique et sociale qui se préparait. Si cette révolution s'était faite par des ordonnances pacifiques, même sous cette forme, elle se serait probablement heurtée aux sentiments d'indiscipline qui

1. *Journal de mon voyage en Amérique*, du vicomte de Charlus (voir ci-dessus, p. 229). A. M., B¹ 183. — Charlus dit encore : « Sous le rapport militaire, je ne saurais dire trop de bien de M. de La Clocheterie. C'est sans doute un des meilleurs capitaines de vaisseau que le roi ait à son service, et il ne fait que suivre, en tenant de pareils propos, les principes de son corps. »

animaient la plupart des états-majors, et qui faisaient que les officiers s'érigeaient trop souvent en adversaires des mesures qu'ils avaient à exécuter. Mais si la Révolution, en déchainant les passions populaires, provoquait des violences contre les personnes, ou si elle entendait refaire de fond en comble les institutions maritimes, comme elle refaisait à nouveau toutes les institutions politiques et sociales, il était à craindre qu'un grand nombre d'officiers, cédant à leurs traditions et à leurs préjugés, ne missent leurs intérêts personnels au-dessus des devoirs que leur créait une situation nouvelle. Plutôt que d'accepter cette situation, beaucoup aimèrent mieux renoncer au service. Avant même que l'émigration eût désorganisé les états-majors, les cadres des armées navales se vidèrent de plus en plus, à mesure que se déroulèrent les événements de la Révolution.

L'histoire ne ménage pas son respect et sa reconnaissance à la marine de la fin de l'ancien régime pour la valeur professionnelle de la plupart de ses membres et pour la gloire qu'elle jeta sur les drapeaux de la patrie ; mais elle doit aussi lui reprocher d'avoir été travaillée par un fâcheux esprit d'orgueil, de jalousie et d'insubordination. Cet état moral a sa part de responsabilité dans la décomposition générale à laquelle elle parut bientôt sur le point de succomber.



APPENDICE

ABRÉVIATIONS EMPLOYÉES DANS L'APPENDICE

| | | | |
|-----|-------------------------|-----|---|
| A | Aumônier. | LP | Lieutenant de port. |
| AP | Aide de port. | M | Major de vaisseau. |
| B | Brigadier ès armées. | ME | Major d'escadre. |
| C | Capitaine de vaisseau. | OA | Officier auxiliaire. |
| CA | Contre-amiral. | R | A la retraite. |
| CB | Capitaine de brûlot. | RB | A la retraite, avec le brevet de brigadier. |
| CC | Capitaine commandant. | RC | A la retraite, avec le brevet de capitaine de vaisseau. |
| CD | Chef de division. | RCA | A la retraite, avec le brevet de contre-amiral. |
| CE | Chef d'escadre. | RCD | A la retraite, avec le brevet de chef de division. |
| CF | Capitaine de frégate. | RCE | A la retraite, avec le brevet de chef d'escadre. |
| Ch | Chirurgien. | RM | A la retraite, avec le brevet de major. |
| CM | Chevalier de Malte. | RVA | A la retraite, avec le brevet de vice-amiral. |
| CP | Capitaine de port. | VA | Vice-amiral. |
| CPN | Capitaine de pavillon. | c | Canons. |
| CS | Commandant en second. | d | Double en cuivre. |
| E | Enseigne de vaisseau. | † | Mort. |
| EC | Enseigne commandant. | | |
| EP | Enseigne de port. | | |
| G | Garde-marine. | | |
| GE | Garde de l'étendard. | | |
| L | Lieutenant de vaisseau. | | |
| LC | Lieutenant commandant. | | |
| LCL | Lieutenant-colonel. | | |
| LF | Lieutenant de frégate. | | |
| LG | Lieutenant général. | | |



I

ESCADRE DE GUICHEN

1775 ¹

| BATIMENTS | ARTILLERIE | COMMANDANTS |
|--|------------|----------------------------------|
| La <i>Terpsichore</i> , frégate, | 30 de 12 | CC. : Guichen. |
| — | — | CS. : Bremoy. |
| La <i>Tourterelle</i> , » | 26 de 12 | CC. : Rochechouart. |
| L' <i>Oiseau</i> , » | 26 de 8 | CC. : Bausset. |
| Le <i>Zéphyr</i> , » | 26 de 8 | CC. : Dampierre. |
| L' <i>Hirondelle</i> , corvette, | 16 de 6 | CC. : Briqueville ² . |
| La <i>Perle</i> , » | 16 de 6 | LC. : La Motte Vauvert. |
| La <i>Sylphide</i> , » | 12 de 6 | LC. : Du Pavillon ³ . |
| L' <i>Écureuil</i> , » | 12 de 6 | LC. : Ligondès ⁴ . |
| Le <i>C^{te} de Menou</i> ⁵ , » | 10 de 4 | LC. : Bombelle ⁶ . |
| L' <i>Espiègle</i> , lougre, | | LC. : Bavre. |
| Le <i>Moucheron</i> , cotre, | | EC. : Marguery ⁷ . |
| Le <i>Lévrier</i> , » | | EC : Montbas ⁸ . |

1. Ci-dessus, p. 73. — A. M., B¹ 81.

2. De Briqueville. De Normandie; petit-cousin du vice-amiral Briqueville de La Luzerne. G., 2 nov. 1743; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; CE., 20 août 1784. C¹ 169.

3. Chevalier Du Pavillon. De Périgord. G., 8 mai 1748; L., 15 janv. 1762; 1774, à la cour pour faire connaître un projet de tactique et de signaux qui a été approuvé; C., 4 avr. 1777; tué sur le *Triomphant*, 12 avr. 1782, à la bataille des Saintes. C¹ 170. — « Très bon officier. » C¹ 5. — « Je causai une partie de l'après-midi, avec M. de La Clocheterie, de MM. Du Pavillon et de Bombelle, comme des deux officiers les plus distingués de la marine, chacun dans leur genre. Le premier, pour commander une armée navale, est le meilleur tacticien que nous ayons. Le second,

comme administrateur, n'a personne qui puisse lui être comparé. » *Journal de mon voyage en Amérique*, de Charlus. B¹ 183.

4. Chevalier de Ligondès. De Rochefort, diocèse de Clermont (Auvergne). Parent des officiers de marine du même nom. G., 6 juil. 1750; L., 1^{er} oct. 1764; C., 4 avr. 1777; †, Brest, 26 janv. 1779, des suites des blessures qu'il reçut, comme commandant du *Triton*, dans le combat du 20 oct. 1778. C¹ 170.

5. Le *Comte de Menou* reçut le nom de *Coursier*, « le premier nom qui provenait de la Compagnie des Indes n'ayant pas paru convenable pour un bâtiment affecté au service du roi. » 16 déc. 1775. B¹ 81.

6. Baron de Bombelle. Voir la note 3 ci-dessus.

7. Marguery. G., 1^{er} oct. 1768 (*sic*); E., 1^{er} déc. 1770; L., 14 févr. 1778. C¹ 174.

8. Marquis de Montbas. G., 17 mai 1757; E., 18 août 1767; L., 14 févr. 1778; LCL., 15 sept. 1782; C., 1^{er} mai 1786; † 25 juin 1787, Rochefort. C¹ 174, C¹ 191.



II

ESCADRE DE DU CHAFFAULT

1776 ¹

I. ARMÉS A BREST

| | | |
|-------------------------------|-------|--|
| Le <i>Zodiaque</i> , vaisseau | 74 c. | CE. : Du Chaffault. CPN. : d'Hector. ME. : Du Pavillon. |
| — | | |
| Le <i>Solitaire</i> » | 64 | CE. : duc de Chartres ² . CPN. : La Motte-Picquet. |
| — | | |
| La <i>Renommée</i> , frégate | 30 | CC. : Monteil. |
| La <i>Sensible</i> , » | 28 | CC. : La Porte Vezins ³ . |
| La <i>Perle</i> , corvette | 16 | LC. : Sillans ⁴ . |
| L' <i>Hirondelle</i> , » | 16 | LC. : Kergariou de Rosconette ⁵ . |
| L' <i>Écureuil</i> , » | 12 | LC. : Sainneville ⁶ . |
| Le <i>Moucheron</i> , cotre | | EC. : Chavagnac ⁷ . |
| Le <i>Furet</i> , » | | EC. : Carrey d'Asnières ⁸ . |

II. ARMÉS A TOULON

| | | |
|-------------------------------|-------|---|
| La <i>Provence</i> , vaisseau | 64 c. | CE. : Dabon. CPN. : Barras de Saint-Laurent. |
| — | | |
| La <i>Sultane</i> , frégate | 26 | CC. : d'Albert Saint-Hippolyte, le cadet. |
| La <i>Pléiade</i> , » | 26 | CC. : Tressemanes ⁹ Chasteuil. |
| L' <i>Alcmène</i> , » | 26 | CC. : Suffren. |
| La <i>Flèche</i> , corvette | 18 | LC. : Durfort ¹⁰ . |

III. ARMÉS A ROCHEFORT

| | | |
|---------------------------------|-------|---|
| La <i>Terpsichore</i> , frégate | 30 c. | CC. : Nieuil ¹¹ . |
| La <i>Diligente</i> , | » 26 | LC. : d'Amblimont ¹² . |
| La <i>Sylphide</i> , corvette | 12 | LC. : Bidé de Maurville ¹³ . |

1. Ci-dessus, p. 79. — A. M., B¹ 82; B² 409; B³ 626.
2. Louis-Philippe-Joseph d'Orléans, duc de Chartres, puis d'Orléans, dit plus tard *Égalité*. Né à Saint-Cloud, 13 avr. 1747; CE., 1^{er} avr. 1776; LG., 4 janv. 1777; mort sur l'échafaud à Paris, 6 nov. 1793. C¹ 178.
3. La Porte Vezins. G., 12 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; C., 18 févr. 1772; directeur général de l'arsenal à Brest, 1^{er} avr. 1781; CE., 20 août 1784. C¹ 169.
4. Chevalier de Sillans. De Saint-Maurice-de-Corbonod sur Seyssel-en-Bugey. G., 28 mars 1752; L., 1^{er} oct. 1764; C., 4 avr. 1777; commandant de la caserne des matelots à Brest, 14 oct. 1781; supprimé des listes le 22 oct. 1782, à cause de la reddition du *Pégase*. C¹ 171.
5. Kergariou de Rosconette. Ils étaient quatre frères dans la marine. Voir ci-dessus p. 308, n. 4.
6. Chevalier de Sainneville (et non Senneville). Un frère dans la marine, sous le nom de Beaudot de Sainneville; neveu du vice-amiral d'Aché. G., 5 sept. 1755; L., 1^{er} févr. 1770; C., 13 mars 1779. C¹ 172.
7. De Chavagnac. Fils du capitaine de vaisseau mort en 1757; ils étaient trois frères au service. G., 17 juin 1758; E., 1^{er} févr. 1770; L., 14 févr. 1778. C¹ 174.
8. Carrey d'Asnières. G., 29 sept. 1756; L., 4 avr. 1777; †, Brest, 25 mai 1779. C¹ 173.
9. Tressemanes est la vraie forme du nom, et non Tressemanes, ni Tressenannes, comme le porte par erreur notre *Marine sous Louis XV*.
10. Baron de Durfort. G., 23 mars 1756; L., 1^{er} mai 1763; C., 4 avr. 1777. C¹ 171.
11. Poute, marquis de Nieuil, et non Ponte, marquis de Nieul, comme le porte par erreur notre *Marine sous Louis XV*.
12. D'Amblimont. De Rochefort. Fils du chef d'escadre. G., 20 déc. 1751; C., 18 févr. 1772; CE., 20 août 1784. C¹ 170.
13. François-Joseph-Hippolyte Bidé de Maurville. Fils aîné du lieutenant général; ils étaient cinq frères dans la marine. G., 25 avr. 1757; L., 15 août 1768; C., 13 mars 1779; rayé des listes, 25 juillet 1784. (Voir Appendice XIII, n. 26.) — Grièvement blessé à Larache (1765), il avait été deux ans esclave au Maroc; il a laissé une *Relation de l'affaire de Larache*, Amsterdam, 1775.

III

« DESTINATION ET MOUVEMENTS
DES VAISSEAUX, FRÉGATES, CORVETTES ET FLUTES DU ROI
ACTUELLEMENT ARMÉS. »
20 MAI 1777 ¹

ESCADRE COMMANDÉE PAR LE COMTE DU CHAFFAULT
EN RADE DE BREST

| | | |
|----------------------------------|-------|---|
| Le <i>Magnifique</i> | 74 c. | LG. : Du Chaffault. |
| — | | CPN. : Du Breil de Rays. |
| — | | CS. : Huon de Kermadec. |
| L' <i>Intrépide</i> | 74 | CC. : Grasse Du Bar ² . |
| Le <i>Robuste</i> | 74 | CC. : La Motte-Picquet. |
| L' <i>Actif</i> | 74 | CC. : d'Hector. |
| Le <i>Fendant</i> | 74 | CC. : Vaudreuil ³ . |
| Le <i>Bien-Aimé</i> | 74 | CC. : Bougainville. |
| Le <i>Dauphin royal</i> | 70 | CC. : Bausset. |
| Le <i>Protée</i> ⁴ | 64 | CC. : Dampierre. |
| L' <i>Éveillé</i> | 64 | CC. : Razilly ⁵ . |
| Le <i>Rolland</i> | 64 | CC. : Du Plessis Parscau. |
| Le <i>Bizarre</i> | 64 | CC. : Montecler. |
| Le <i>Triton</i> | 64 | CC. : de Brach. |
| Le <i>Réfléchi</i> | 64 | CC. : Baraudin. |
| L' <i>Inconstante</i> , frégate | 26 | LC. : Du Botderu ⁶ . |
| La <i>Danaé</i> ⁷ , » | 26 | LC. : Kergariou de Rosconette. |
| L' <i>Oiseau</i> , » | 26 | CC. : Montperoux Roquefeuil ⁸ . |
| L' <i>Étourdie</i> , » | 30 | LC. : chevalier Bernard de Marigny ⁹ . |

| | | |
|-------------------------------|----|---|
| La <i>Sylphide</i> , corvette | 12 | LC. : Le Breton de Ransanne ¹⁰ . |
| La <i>Curieuse</i> , » | 10 | LC. : Gouzillon de Bézilal ¹¹ . |
| Le <i>Chasseur</i> , lougre | | LC. : Suzannet ¹² . |
| Le <i>Coureur</i> , » | | EC. : Martinet ¹³ . |

AUTRE ESCADRE, ARMÉE A TOULON

| | | |
|-----------------------------|-------|---|
| Le <i>César</i> | 74 c. | CC. : Barras de Saint-Laurent. |
| — | | CS. : Gantès. |
| L' <i>Hector</i> | 74 | CC. : Moriès Castellet ¹⁴ . |
| Le <i>Lion</i> | 64 | CC. : Glandevéz ¹⁵ . |
| Le <i>Hardi</i> | 64 | CC. : Tressemanes ¹⁶ . |
| La <i>Provence</i> | 64 | CC. : Desmichels Champorcin. |
| La <i>Fantasque</i> | 64 | CC. : Suffren ¹⁷ . |
| La <i>Sullane</i> , frégate | 26 | CC. : Gineste ¹⁸ . |
| L' <i>Engageante</i> , » | 26 | CC. : Vialis de Fontebelle ¹⁹ . |
| La <i>Mignonne</i> , » | 26 | CC. : Bruni d'Entrecasteaux ²⁰ . |
| La <i>Flèche</i> , corvette | 12 | EC. : Mortemart ²¹ . |

A SAINT-DOMINGUE

| | | |
|-----------------------|-------|--|
| L' <i>Indiscrette</i> | 28 c. | CC. : Larchantel ²² . |
| Le <i>Serin</i> | 14 | CC. : Ligondès ²³ . |
| La <i>Terpsichore</i> | 30 | CC. : Desfarges ²⁴ . |
| La <i>Boudeuse</i> | 26 | LC. : Ferron Du Quengo ²⁵ . |
| La <i>Renommée</i> | 30 | LC. : Verdun de La Crenne. |
| L' <i>Amphitrite</i> | 30 | LC. : Jassaud ²⁶ . |

A LA MARTINIQUE ET A LA GUADELOUPE

| | | |
|---------------------|-------|-----------------------------------|
| La <i>Favorite</i> | 10 c. | LC. : Kersaint ²⁷ . |
| La <i>Blanche</i> | 26 | CC. : Trécesson ²⁸ . |
| La <i>Diligente</i> | 26 | LC. : Du Chilleau ²⁹ . |

COLONIES DE L'INDE

| | | |
|--------------------|-------|-----------------|
| Le <i>Brillant</i> | 64 c. | CC. : Tronjoly. |
|--------------------|-------|-----------------|

| | | |
|---------------------------|----|--------------------------------|
| La <i>Consolante</i> | 36 | CC. : La Motte Vauvert. |
| Le <i>Laverdy</i> , flûte | | LC. : Trémigon ³⁰ . |

POUR LE LEVANT

| | | |
|------------------------------|-------|--------------------------------|
| L' <i>Aimable</i> | 26 c. | CC. : Bruyères ³¹ . |
| L' <i>Atalante</i> | 26 | CC. : Durfort. |
| L' <i>Alcmène</i> | 26 | LC. : Bonneval ³² . |
| La <i>Sardine</i> , corvette | | LC. : Villages ³³ . |

POUR LA FOIRE DE BEAUCAIRE

| | | |
|-----------------------------|--|----------------------------------|
| Le <i>Caméléon</i> , chebec | | LC. : Barbazan ³⁴ . |
| Le <i>Séduisant</i> , » | | LC. : Puget Bras ³⁵ . |

1. Ci-dessus, p. 85 et 88. — A. M., B⁴ 130.
2. Comte de Grasse, plus tard lieutenant général.
3. Marquis de Vaudreuil, plus tard lieutenant général.
4. Après le chevalier de Dampierre, le *Protée* fut encore commandé en 1777 par le comte de Chérissey, puis par le chevalier de Réals.
5. Razilly. Du Poitou. Neveu du capitaine aux gardes-françaises. G., 9 juil. 1739; L., 11 févr. 1756; C., 1^{er} févr. 1770; RCE., 4 avr. 1780. C¹ 169. — Il remplaça dans le commandement de l'*Éveillé* le comte Du Maitz de Goimpy Feuquières, débarqué malade le 21 juin 1777. C¹ 170.
6. Chevalier Du Botderu. G., 2 avr. 1748; L., 15 janv. 1762; C., 4 avr. 1777; RB., 6 mars 1785. C¹ 170.
7. La *Danaé* fut commandée d'abord par Le Grain, débarqué malade le 12 juin 1777. De Bretagne; fils d'un commissaire de la marine. G., 6 juil. 1750; L., 1^{er} mai 1763; C., 4 avr. 1777; R., 14 août 1784. C¹ 170.
8. Chevalier de Montperoux Roquefeuil. De l'évêché de Rodez; de la même maison que les Roquefeuil officiers de marine. G., 19 sept. 1749; L., 1^{er} mai 1763; C., 4 avr. 1777; RB., 8 févr. 1786. C¹ 170.
9. Charles-Louis-René, chevalier, puis vicomte Bernard de Marigny. Né à Sées; neveu de Bernard de Marigny, capitaine de vaisseau, tué à la bataille des Saintes. G., 4 juil. 1754; L., 18 août 1767; C., 13 mars 1779; CD., 1^{er} mai 1786; CA., du 1^{er} au 31 janv. 1792; VA., 13 juin 1814; †, Brest, 25 juil. 1816. C¹ 171, C⁷.
10. Le Breton de Ransanne. Petit-fils d'un officier de la marine; deux frères et deux cousins germains morts dans la marine. G.,

12 déc. 1755; L., 24 mars 1772; tué dans le combat de la *Capricieuse*, 5 juil. 1780. C¹ 172.

11. Chevalier, puis vicomte de Gouzillon de Bézilal. Petit-fils de M. de La Jaille; a un frère au service, nommé Kermorvant de Gouzillon. G., 12 déc. 1755; L., 24 mars 1772; C., 9 mai 1781. C¹ 172.

12. De Suzannet. Petit-neveu de l'évêque de Nantes. G., 12 déc. 1755; L., 1^{er} oct. 1773; C., 9 mai 1781. C¹ 172.

13. Martinet. G., 21 juil. 1758; L., 14 févr. 1778; R., 8 mai 1784. C¹ 174.

14. Moriès Castellet. De Moriez, diocèse de Fréjus; neveu de MM. de Glandevéz. G., 6 juil. 1735; L., 23 mai 1754; C., 15 janv. 1762; CE., 1^{er} juin 1778. C¹ 168.

15. Chevalier, puis commandeur, de Glandevéz, d'Entrevaux en Provence, plus tard chef d'escadre, 20 août 1784. — Il commandait le *Souverain*, escadre de Vaudreuil, dans la traversée de Boston à Porto Cabello. « Officier respectable par son âge, son habileté et sa bravoure. Un esprit orné, une piété douce, un caractère calme et bienveillant le faisaient généralement aimer par ses chefs, par ses égaux et par ses inférieurs. » SÉGUR, *Mémoires*, t. I, p. 453.

16. Chevalier de Tressemanes (et non Tressemanes, ni Tressemanes, comme le porte par erreur notre *Marine sous Louis XV*, p. 488, n. 78), capitaine de vaisseau du 18 août 1767.

17. Suffren prit le commandement du *Fantasque* le 15 avril 1777; il en désarma le 16 février 1778. Ce fut sa vingt et unième campagne. C¹ 169.

18. Félix-Magdelon Gineste. De Toulon. Son aïeul mourut capitaine de vaisseau après soixante ans de services; son père, capitaine d'artillerie, servit quarante-cinq ans; son oncle, capitaine d'artillerie, fut tué à Tabarca (1742); un de ses frères, garde-marine, se tua sur le *Trident* de Caylus. G., 2 avr. 1748; L., 15 janv. 1762; C., 4 avr. 1777; RB., 24 nov. 1785. C¹ 170.

19. Vialis de Fontebelle. De Toulon. Second fils de l'ingénieur en chef de Toulon; ils étaient trois frères au service. G., 2 avr. 1748; L., 15 janv. 1762; C., 4 avr. 1777; tué le 30 juillet 1780, commandant la frégate *Montréal*. C¹ 170.

20. Bruni d'Entrecasteaux. Fils d'un président au parlement d'Aix. G., 4 juil. 1754; L., 1^{er} févr. 1770; C., 13 mars 1779; directeur adjoint des ports et arsenaux, 21 déc. 1783. C¹ 171. — Mort en mer, près de Java, 20 juillet 1793.

21. Vicomte de Mortemart. Fils du duc de Mortemart. G., 18 mai 1771; L., 13 mars 1779; C., 15 sept. 1782; †, Port-au-Prince (Saint-Domingue), 18 mars 1783. C¹ 175.

22. Larchantel. De l'évêché de Quimper. G., 1^{er} avr. 1748; L., 1^{er} janv. 1761; C., 4 avr. 1777. †, Saint-Louis (Saint-Domingue), 23 janv. 1781. C¹ 170.

23. Chevalier de Ligondès. Appendice I, n. 4.
24. Desfarges. Fils d'un écuyer cavalcadour de la reine; un frère au service. G., 28 déc. 1751; L., 27 nov. 1765; C., 13 mars 1779; RB., 17 mars 1786; inspecteur des classes des départements de Rochefort et de Bordeaux, 17 mars 1786. C¹ 171.
25. Chevalier Ferron Du Quengo. Des environs de Rennes; parent de Saint-Pern. G., 17 sept. 1751; L., 27 nov. 1765; C., 13 mars 1779; tué, commandant l'*Amphion*, à la bataille de la Grenade, 6 juillet 1779. C¹ 171.
26. Chevalier de Jassaud. G., 2 juil. 1756; L., 27 nov. 1765; C., 13 mars 1779; † à la mer sur l'*Actif*, 5 sept. 1779. C¹ 173.
27. Armand-Guy de Coëtnempren, chevalier, puis comte de Kersaint. Fils aîné du capitaine de vaisseau noyé à la bataille des Cardinaux, en 1759, lors de la perte du *Thésée*. Il avait deux frères au service. Né à Paris, 29 juil. 1742. G., 5 sept. 1755; L., 1^{er} févr. 1770; C., 13 mars 1779. C¹ 172. — Extrait d'un mémoire, du 16 décembre 1789, pour demander sa retraite : « En toute occasion, j'ai fait mon devoir... Mon père ne m'a laissé pour toute fortune que ma mère et six frères ou sœurs et l'exemple de sa vie et de sa mort. Des amis qu'une fortune particulière m'avait laissés, une conduite constante, d'heureux hasards m'ont insensiblement amené où je suis. Mes sœurs sont mariées, mes frères placés et nous existons; et nous pensons que si notre père revenait au monde, il n'aurait pas à rougir d'aucun de nous. Cette pensée est tout notre bonheur. » C⁷. — Membre de la Législative et de la Convention; décapité à Paris, 4 déc. 1793.
28. Chevalier de Trécesson. De Ploërmel. G., 17 sept. 1751; L., 27 nov. 1765; C., 13 mars 1779. C¹ 171.
29. Vicomte Du Chilleau de La Roche. Un frère au service. G., 4 juil. 1754; L., 18 août 1767; C., 13 mars 1779. C¹ 171.
30. Chevalier de Trémigon cadet. Un frère, péri sur le *Juste*, à la bataille des Cardinaux, en 1759; un autre, Trémigon l'aîné. Fils du capitaine de vaisseau de Brest qui a été fait chef d'escadre. G., 1^{er} avr. 1748; L., 15 janv. 1762; C., 4 avr. 1777; †, 26 janv. 1781, dans l'Inde. C¹ 170.
31. Paul-Jacques, comte de Bruyères. Fils du comte de Bruyères Chalabre, gentilhomme de Languedoc, résidant à Castelnaudary. Né à Castelnaudary, 25 mai 1734. G., 11 févr. 1751; L., 1^{er} oct. 1764; C., 4 avr. 1777; CD, 1^{er} mai 1786; démissionné, 15 mars 1792; n'a pas émigré; RCA, 31 déc. 1814. C¹ 171.
32. Chevalier de Bonneval, plus tard comte de Roux de Bonneval. G., 5 sept. 1755; L., 1^{er} févr. 1770; C., 13 mars 1779; CD., 1^{er} mai 1786. C¹ 172, 186.
33. Jean-François-Alphonse-Gabriel, chevalier de Villages cadet. Fils de Jean-Baptiste de Villages et d'Élisabeth de Fortia de Pilles.

Né à Marseille, 5 avr. 1742. CM. G., 5 sept. 1755; L., 1771; C., 4 avr. 1780; CD., 1^{er} mai 1786; †, à Port-au-Prince (Saint-Domingue), 19 mars 1781. Cⁱ 186, Cⁱ.

34. Baron de Barbazan. Parent du commandeur de Piolons. G., 9 sept. 1755; L., 24 mars 1772; C., 4 avr. 1780; CD., 1^{er} mai 1786; †, Cherbourg, 7 janv. 1788. Cⁱ 172, Cⁱ 191.

35. Chevalier de Puget Bras. Un frère dans la marine. G., 12 déc. 1755; L., 24 mars 1772; C., 9 mai 1781. Cⁱ 172.



IV

ARMÉE NAVALE DE D'ORVILLIERS

1778 ¹

I. ESCADRE BLANCHE ET BLEUE : 11 vaisseaux

| | | | | |
|--------------------|---|---|-------|---|
| Deuxième division. | } | <i>Le Dauphin royal</i> | 70 c. | CC. : Nieuil. |
| | | | | CS. : Gaëttan de Thienne ² . |
| | | | | L. : Dandigné ³ , Martinet. |
| | | <i>Le Duc de Bourgogne</i> ⁴ | 80 c. | CE. : Rochechouart. |
| | | CPN. : Charitte ⁵ . | | |
| | | L. : Cany Le Marinier ⁶ , Ros- sel ⁷ , Biré ⁸ , Le Grand ⁹ , Parcevaux ¹⁰ , Cheux de Banneville ¹¹ . | | |
| Première division. | } | <i>L'Alexandre</i> ¹² | 64 c. | CC. : Trémigon l'aîné ¹³ . |
| | | | | L. : Sauxmenil ¹⁴ . |
| | | <i>Le Bien-Aimé</i> | 74 c. | CC. : Daubenton. |
| | | | | CS. : chevalier de Trémigon ca- det. |
| | | L. : Bidé de Chavagne ¹⁵ , Bour- don Gramont ¹⁶ , Merville de Gibian ¹⁷ . | | |
| | | LG. : Du Chaffault. | | |
| | | CPN. : Huon de Kermadec. | | |
| | | CS. : Bessey de La Vouste ¹⁸ . | | |
| | | ME. : Saint-Riveul Du Rocher ¹⁹ . | | |
| | | L. : Goyon Taumatz ²⁰ , Cham- bertrand ²¹ , Du Parc de Coatrescar ²² , Méhérenc de Saint-Pierre ²³ , Du Chaf- fault ²⁴ . | | |

| | | | |
|----------------------------|---|---------------------------------|--|
| Première division (suite). | } | Le <i>Palmier</i> | CC. : Réals. |
| | | 74 c. | CS. : Belleville L'Étendard ²⁵ . L. : Dupé d'Orveaux de Bourigand ²⁶ , Des Moustiers de La Vallette ²⁷ . |
| | } | Le <i>Saint-Michel</i> | CC. : Mithon de Genouilly ²⁸ . |
| | | 64 c. | L. : Gréen de Saint-Marsault ²⁹ , La Faye ³⁰ , Pineau ³¹ . |
| Troisième division. | } | L' <i>Indien</i> , 64 c. | CC. : La Grandière. |
| | | Le <i>Glorieux</i> | CC. : Bausset. |
| | | 74 c. | CS. : La Biochaye. |
| | | | L. : Du Gasquet ³² , Vallongue ³³ , Subtil ³⁴ , Roquefeuil La Devaize ³⁵ . |
| | } | L' <i>Amphion</i> ³⁶ | CC. : Keredern de Trobriant ³⁷ . |
| | | 50 c. | L. : La Croix ³⁸ , La Faye d'Amberac ³⁹ . |
| | } | Le <i>Vengeur</i> | CC. : d'Amblimont. |
| | | 64 c. | L. : Malet de Puyvallier ⁴⁰ , Gourdeau Du Plessis ⁴¹ . |

II. ESCADRE BLANCHE : 10 vaisseaux

| | | | |
|--------------------|---|--------------------------|---|
| Deuxième division. | } | Le <i>Réfléchi</i> | CC. : Cillart de Suville ⁴² . |
| | | 64 c. | L. : Cillart ⁴³ , La Règle ⁴⁴ , Douville ⁴⁵ , Bizien Du Lézard ⁴⁶ . |
| | } | La <i>Ville de Paris</i> | CE. : Guichen. |
| | | 90 c. | CPN. : Peynier. L. : Halna Du Fretay ⁴⁷ , Salion de Chef Du Bois ⁴⁸ . |
| | } | L' <i>Actif</i> | CC. : Thomas d'Orves ⁴⁹ . |
| | | 74 c. | L. : d'Aglereau ⁵⁰ , Granchain ⁵¹ , Boischolet ⁵² . |
| Première division. | } | Le <i>Magnifique</i> | CC. : de Brach. |
| | | 74 c. | L. : Gréen de Saint-Marsault ⁵³ , Coiffier de Breuil ⁵⁴ . |
| | } | La <i>Bretagne</i> | Général : D'Orvilliers. |
| | | 110 c. | CPN. : Du Plessis Parscau. CS. : Sillans. ME. : Du Pavillon. L. : Fautras ⁵⁵ , Vigny ⁵⁶ , Tré- |

Première division (suite).

Le *Fendant*
74 c.

dern de Lézerec ⁵⁷, Dantin de Saint-Pée ⁵⁸, Givry ⁵⁹, d'Orvilliers de Château-Chenel ⁶⁰.

CB. : Soyhier de Vaucouleurs ⁶¹.

CC. : Vaudreuil ⁶².

CS. : Du Chaffault de Chaon ⁶³.

L. : L'Éguille ⁶⁴.

L'*Éveillé*
64 c.

CC. : Du Botderu.

L. : Kermorvant de Gouzillon ⁶⁵, Bergues Saint-Winoc ⁶⁶.

L'*Actionnaire*
64 c.

CC. : Proissy ⁶⁷.

L. : Kérohant de Boisrueault ⁶⁸, Nevet de Pontbriand ⁶⁹.

L'*Orient*
74 c.

CC. : d'Hector.

CS. : Roussel de Préville, cadet.

L. : Longueval ⁷⁰, Kérouartz ⁷¹, Coatles ⁷², Montguyot de Cambronne ⁷³.

L'*Artésien*
64 c.

CC. : Des Touches ⁷⁴.

L. : La Guarigue La Tournerie ⁷⁵, Hubert de Loberdière ⁷⁶, Greslier de Concise ⁷⁷, Chavagnac ⁷⁸.

Troisième division.

III. ESCADRE BLEUE : 11 vaisseaux

Deuxième division.

Le *Sphinx*, 64 c.

CC. : Soulange.

Le *Robuste*
74 c.

CE. : Grasse Du Bar ⁷⁹.

CPN. : Longueville ⁸⁰.

L. : Cibon ⁸¹, Arnois de Blangues ⁸², Barras La Vilette ⁸³.

Le *Roland* ⁸⁴
64 c.

CC. : Larchantel.

L. : Gouyon de Mallèvre ⁸⁵.

Le *Fier*
50 c.

CC. : Turpin Du Breuil ⁸⁶.

L. : Hébert de Beauvoir ⁸⁷, Pagès ⁸⁸.

Le *Zodiaque*
74 c.

CC. : La Porte Vezins.

CS. : Cicé Champion ⁸⁹.

L. : Langan de Boisfévrier ⁹⁰,

Première division.

| | | |
|----------------------------|---------------------------------|--|
| | | Montfort ⁹¹ , Bouloing ⁹² , Mesnard ⁹³ . |
| Première division (suite). | Le <i>Saint-Esprit</i> 84 c. | LG. : duc de Chartres. CE. : La Motte-Picquet. CPN. : Montperoux Roquefeuil. L. : Carrey d'Asnières ⁹⁴ , Gati- naire de Soulange ⁹⁵ . |
| | L' <i>Intrépide</i> 74 c. | CC. : Beaussier de Châteauvert ⁹⁶ . CS. : Saint-Denis de Vieuxpont. L. : La Houssaye ⁹⁷ , Du Laurent de Montbrun ⁹⁸ , Larcher de La Touraille ⁹⁹ . |
| | Le <i>Triton</i> 64 c. | CC. : Ligondès. L. : Le Veneur de Beauvais ¹⁰⁰ . |
| Troisième division. | Le <i>Solitaire</i> 64 c. | CC. : Briqueville. L. : Le Bel de Pinguily ¹⁰¹ . |
| | Le <i>Conquérant</i> 74 c. | CC. : Monteil. CS. : Brossey Du Mas ¹⁰² . L. : Bottey de La Villehervé ¹⁰³ , Fournier de Saline ¹⁰⁴ . |
| | Le <i>Diadème</i> 74 c. | CC. : La Cardonnie. CS. : de Schantz ¹⁰⁵ . L. : Petit ¹⁰⁶ . |
| | | |

Frégates portant du 12.

| | |
|------------------------|---|
| La <i>Junon</i> | CC. : Beaumont ¹⁰⁷ . L. : d'Isly de La Mothe ¹⁰⁸ . |
| La <i>Sibylle</i> | LC. : Kerhouan Mahé ¹⁰⁹ . L. : La Boessière ¹¹⁰ . |
| La <i>Fortunée</i> | LC. : Bernard de Marigny ¹¹¹ . L. : Cramezel de Kerhué ¹¹² . |
| La <i>Résolue</i> | LC. : Pontevès Gien ¹¹³ . L. : Rochegude ¹¹⁴ . |
| La <i>Sensible</i> | LC. : chevalier Bernard de Marigny. |
| La <i>Nymphe</i> | LC. : Sainneville. L. : Carcaradec de La Villeguessio ¹¹⁵ , La Fonchais ¹¹⁶ . |
| La <i>Surveillante</i> | LC. : Du Couëdic. |

Frégate portant du 8.

| | |
|-----------------|--------------------------------|
| La <i>Danaé</i> | LC. : Kergariou de Rosconette. |
|-----------------|--------------------------------|

L. : Kergariou ¹¹⁷, Le Daen de Kermennan ¹¹⁸.

Corvettes.

La *Sylphide* LC. : Le Saige de La Mettrie ¹¹⁹.
 L'*Hirondelle* LC. : Blachon ¹²⁰.
 La *Lunette* LC. : Chavagnac ¹²¹.
 La *Curieuse* LC. : Du Romain ¹²².
 La *Favorite* LC. : Coëtnempren de Kersaint ¹²³.

Lougre.

L'*Espiègle* EC. : Du Clesmeur ¹²⁴.

En dehors des trente-deux vaisseaux et quatorze frégates ou bâtiments inférieurs qui composaient l'« armée navale » proprement dite, prirent part à la campagne de 1778 :

L'*Iphigénie*, frégate, LC. : Kersaint ¹²⁵.

L. : Capellis ¹²⁶.

Le *Chasseur*, lougre, LC. : La Villebouquais ¹²⁷.

1. Ci-dessus, p. 127. — A. M., B⁴ 136.

2. Gaëttan de Thienne. Un frère dans la marine. G., 17 sept. 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; C., 4 avr. 1777 ; commandant du dépôt des soldats provinciaux et novices matelots à l'île de Ré, 7 juil. 1782 ; RB., 24 nov. 1785. C¹ 171.

3. Dandigné. G., 23 août 1756 ; L., 1^{er} oct. 1773 ; inspecteur de la fonderie de l'île d'Indret, 24 mars 1782 ; RC., 8 mai 1784 ; resté chargé de la direction de la fonderie de l'île d'Indret. C¹ 173.

4. Le *Duc de Bourgogne* n'assista pas au combat du 27 juillet 1778.

5. Charitte. De Pau. Fils d'un président à mortier du parlement de Pau ; petit-fils de Charitte, gouverneur à Saint-Domingue. G., 11 oct. 1749 ; L., 1^{er} mai 1763 ; proposé pour capitaine de vaisseau avec cette apostille : « 17 campagnes, 2 commandements, 1 combat, Bon officier. Il est depuis quatre ans pour ses affaires à Saint-Domingue et c'est le seul reproche qu'il y ait à lui faire ; » C., 4 avr. 1777 ; CE., 1^{er} oct. 1784. C¹ 170, C¹ 5

6 De Cany Le Marinier. De Brest. Fils du capitaine de vaisseau mort au service. G., 17 sept. 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; C., 13 mars 1779 ; R., 29 août 1783 ; †, 20 avr. 1785. C¹ 171.

7. Rossel. De Rochefort. Fils du capitaine de vaisseau mort au service. Cousin germain de M. Grassin, directeur de la Monnaie de

Paris ; petit-fils et arrière-petit-fils, du côté maternel, de deux commissaires de la marine. G., 17 sept. 1751 ; L., 27 nov. 1765 ; RC., 11 août 1779. Du 28 mai 1785, gratification de 1000 liv. pour son ouvrage : « Instruction pour le lieutenant en pied d'un vaisseau de guerre. » Du 24 févr. 1787, pension de 1000 liv. sur les Invalides et gratification de 3000 liv. « pour peindre les principaux événements de la guerre ». C¹ 171.

8. Chevalier de Biré. G., 1^{er} sept. 1756 ; L., 4 avr. 1777 ; C., 15 sept. 1782 ; R., 24 nov. 1785 ; rappelé au service en qualité de capitaine de vaisseau, 1^{er} janv. 1792. C¹ 173.

9. Chevalier de Maslys Le Grand. G., 17 mai 1757 ; L., 14 févr. 1778 ; RM., 16 déc. 1786 ; 22 juin 1787, commission de capitaine de vaisseau ; †, 14 mai 1781, à bord de l'*Éveillé*. C¹ 174.

10. De Parcevaux. Fils du capitaine de vaisseau ; petit-neveu du chef d'escadre Montlouet. G., 26 juil. 1762 ; L., 1^{er} avr. 1778 ; R., 3 déc. 1784. C¹ 175.

11. De Cheux de Banneville. G., 1^{er} août 1762 ; L., 1^{er} avr. 1778 ; † 25 août 1779, Brest. C¹ 175.

12. L'*Alexandre* n'assista pas au combat du 27 juillet 1778.

13. Trémigon l'aîné. Avait deux frères dans la marine (Appendice III, n. 30). Servit d'abord longtemps sur les vaisseaux de la Compagnie des Indes, y fit cinq campagnes. CB., 4 juil. 1761 ; L., 1^{er} mai 1763 ; en 1769, commandant la corvette le *Vigilant* à l'île de France, fit une expédition périlleuse aux Moluques, et en rapporta des plants de girofliers et de muscadiers ; présenté au roi à Fontainebleau à la suite de cette campagne ; CF., 1^{er} déc. 1770 ; C., 18 févr. 1772 ; mort, commandant l'*Annibal*, le 17 avril 1781, à Praia, des blessures reçues dans le combat de la veille. C¹ 174.

14. Chevalier de Sauxmenil. G., 15 janv. 1758 ; L., 14 févr. 1778 ; †, 6 janv. 1781, Cadix. C¹ 174.

15. Bidé de Chavagne. Fils du président de la chambre des comptes de Nantes. G., 4 juil. 1754 ; L., 18 août 1767 ; C., 13 mars 1779 ; R., 29 août 1783. C¹ 171.

16. Bourdon Gramont. Son père a servi trente ans dans le régiment de Berry ; deux oncles, officiers de marine. G., 12 déc. 1755 ; L., 1^{er} oct. 1773 ; RC., 19 oct. 1781 ; C., 1^{er} juil. 1792. C¹ 172.

17. Comte Merville de Gibian. G., 27 févr. 1758 ; L., 14 févr. 1778 ; †, 6 mars 1783. C¹ 174.

18. Bessey de La Vouste. Ancienne noblesse du Poitou ; un des ses ancêtres, Giron de Bessey, vice-amiral sous Henri III et Henri IV. G., 17 sept. 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; C., 4 avr. 1777 ; tué le 27 juil. 1778, au combat d'Ouessant.

19. Saint-Riveul Du Rocher. De Lamballe Son grand-père et son oncle ont servi dans la marine ; petit-neveu du chef d'escadre Ra-

venel ; neveu de Du Bois de La Motte. G., 17 sept. 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; C., 4 avr. 1777. C¹ 171.

20. Chevalier de Goyon Taumatz. G., 4 juil. 1754 ; L., 1^{er} févr. 1770 ; C., 13 mars 1779 ; †, 15 mars 1779, Brest.

21. Chambertrand. G., 7 juil. 1754 ; L., 1^{er} févr. 1770 ; C., 13 mars 1779. C¹ 172.

22. Du Parc de Coatrescar. Fils du conseiller au parlement de Bretagne. G., 5 sept. 1755 ; L., 15 nov. 1771 ; LCL., 13 mars 1779 ; C., 9 mai 1781 ; R., 23 avr. 1785. C¹ 172.

23. Méherenc de Saint-Pierre. G., 5 sept. 1755 ; L., 24 mars 1772 ; LCL., 13 mars 1779 ; C., 9 mai 1781 ; R., 23 avr. 1785 ; CA. honoraire, 13 août 1823. C¹ 172.

24. Chevalier Du Chaffault. Fils du lieutenant général. CM. G., 12 nov. 1764 ; L., 1^{er} avr. 1778 ; RC., 16 août 1778. En 1774, étant enseigne, il avait été enfermé, sur le désir de son père, pour « réprimer ses désordres », à la maison des Anges, près Angers ; son père le tint aussi deux années et demie à Malte dans la même intention. Il eut une jambe cassée au combat d'Ouessant. Sa retraite comme capitaine avec une pension de mille livres lui fut accordée « par considération particulière pour les services distingués du père. » C¹ 175 ; C¹ 48, 90, 8.

25. Belleville L'Étendard. Fils d'un ancien lieutenant de vaisseau ; un frère aîné, mort à la mer. G., 12 juil. 1741 ; L., 15 mai 1756 ; C., 18 févr. 1772 ; B., 1^{er} juin 1778 ; R., 3 déc. 1784. C¹ 169.

26. Dupé d'Orveaux de Bourigand. G., 26 avr. 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; tué au combat de la Chesapeake, 5 sept. 1781. C¹ 173

27. Des Moustiers de La Vallette. G., 4 mai 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; †, 1779, à la mer. C¹ 173.

28. Mithon de Genouilly. Né à Saint-Domingue ; fils de l'intendant de Toulon. G., 14 déc. 1743 ; L., 15 mai 1756 ; C., 18 févr. 1772 ; CE., 20 août 1784. C¹ 169.

29. Gréen de Saint-Marsault. Ils étaient trois frères au service ; fils du major garde-côte de Grandville. G., 17 sept. 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; C., 13 mars 1779 ; † 2 janv. 1781, Brest C¹ 171.

30. De La Faye. G., 11 mars 1756 ; L., 1^{er} oct. 1773 ; C., 9 mai 1781 ; R., 13 août 1786. C¹ 172.

31. Chevalier Pineau. G., 8 mai 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; LCL., 15 sept. 1782 ; †, 10 mars 1784, aux atterrages de Saint-Domingue, à bord de la *Médée*. C¹ 174.

32. Du Gasquet. Il avait d'abord servi dans les régiments de la Reine-infanterie, de Bourgogne-infanterie, et dans la milice de Provence. AP., 9 juil. 1751 ; LP., 27 nov. 1765 ; opté, 31 mars 1766 ; C., 13 mars 1779 ; †, 21 juil. 1881, Lorgues (Provence). C¹ 171.

33. De Vallongue. Neveu de Bausset. G., 13 mai 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; C., 22 nov. 1782 ; R., 18 janv. 1786. C¹ 174.

34. Subtil. G., 21 mai 1757; L., 14 févr. 1778; LCL., 15 sept. 1782; †, 1^{er} avr. 1783, Brest. C¹ 174.

35. Roquefeuil La Devaize. Neveu du lieutenant général. G., 10 avr. 1762; L., 14 févr. 1778; R., 13 avr. 1786. C¹ 175.

36. L'*Amphion* portait du 24.

37. Comte Keredern de Trobriant. G., 1^{er} avr. 1748; L., 15 janv. 1762; C., 4 avr. 1777; †, 18 févr. 1780, Brest. C¹ 170.

38. Comte de La Croix. De Rochefort. Fils du commissaire général de la Marine; écuyer du comte d'Artois en 1773. G., 11 févr. 1751; L., 1^{er} juin 1764; faisait fonctions de capitaine en second sur l'*Amphion*; « il avait été passé dans la dernière promotion [des capitaines de vaisseau], parce qu'on ne le regardait pas comme propre à commander, mais la bonne conduite qu'il a tenue dans le combat et la blessure qu'il a reçue paraissent mériter que son avancement ne soit plus retardé;... sa bravoure doit compenser ce qui pourrait lui manquer du côté des talents; » C., 25 oct. 1778. C¹ 171, C¹ 8.

39. La Faye d'Amberac. G., 11 mai 1757; L., 4 avr. 1777; RC., 30 juin 1786. C¹ 174.

40. Baron de Malet de Puyvallier. De Saintonge. G., 16 oct. 1756; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782; R., 24 nov. 1785. C¹ 173.

41. Gourdeau Du Plessis. G., 11 mai 1757; L., 4 avr. 1777; R., 19 oct. 1781. C¹ 174.

42. Cillart de Suville (et non de Surville). Ce n'est pas lui, comme le porte par erreur notre *Marine sous Louis XV*, p. 501, n. 41, mais son frère, le chevalier de Cillart, qui fut cassé le 25 juillet 1784. — Il avait pour frères le suivant et le chevalier de Villeneuve Cillart.

43. Chevalier de Cillart. Frère du précédent; gendre du chef d'escadre Parcevaux. G., 19 mars 1756; L., 1^{er} oct. 1773; C., 9 mai 1781; cassé, 25 juillet 1784, à cause de l'affaire du *Sévère*, au combat de Negapatam. C¹ 172.

44. Chevalier de La Règle. G., 27 avr. 1757; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782. C¹ 173.

45. Douville. G., 11 juin 1758; L., 14 févr. 1778; RC., 14 août 1784. C¹ 174.

46. Bizien comte Du Lézard. G., 23 déc. 1762; L., 14 févr. 1778; noyé, le 22 févr. 1780, en allant amariner une prise dans la traversée d'Europe à la Martinique (escadre de Guichen). C¹ 175.

47. Halna Du Fretay. Petit-fils du major garde-côte de Port-Louis. G., 28 mars 1752; L., 27 nov. 1765; C., 13 mars 1779; RB., 24 nov. 1785. C¹ 171.

48. Sallion de Chef Du Bois. Fils du président du parlement de Rennes. G., 4 juil. 1754; L., 18 août 1767; R., 13 mars 1779. C¹ 171.

49. Thomas d'Orves. De Toulon. Petit-neveu du chef d'escadre

Piosin. G., 10 janv. 1742; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; B., 9 nov. 1776; CE., 12 janv. 1782; †, 9 févr. 1782, dans l'Inde, à bord de l'*Orient*. C¹ 169.

50. D'Aglereau. Son grand-père et son bisaïeul, officiers de marine; son père, capitaine de cavalerie au Cap Français (Saint-Domingue). G., 12 déc. 1755; L., 4 avr. 1777; LCL., 9 mai 1781; R., 28 août 1782. C¹ 172.

51. Liberge de Granchain. G., 25 janv. 1757; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782. C¹ 173. — Voir Ad. de BOUCLON, *Liberge de Granchain... Étude historique sur la marine de Louis XVI*; Évreux, 1866.

52. Chevalier de Chevigné de Boischolet. Avait été page du roi. G., 10 août 1762; L., 14 févr. 1778; †, 9 mai 1778, à bord de l'*Actif*, dans la rade de Brest. C¹ 175.

53. Gréen de Saint-Marsault. Ils étaient trois frères au service; voir ci-dessus n. 29. G., 12 déc. 1755; L., 24 mars 1772; LCL., 4 avr. 1780; C., 9 mai 1781; †, 1781, Saint-Domingue. C¹ 172.

54. Coiffier de Breuil. G., 13 mai 1757; L., 4 avr. 1777; LCL., 15 sept. 1782. C¹ 174.

55. Chevalier de Fautras. A servi depuis 1745 dans l'artillerie de terre. L., 15 janv. 1762; C., 24 mars 1772; B., 12 janv. 1782; CE., 20 août 1784. C¹ 175. — « Idées générales sur les ordonnances du 1^{er} janvier 1786 », par le chevalier de Fautras. A. M., G 130.

56. Vigny. « Ils sont dix enfants, dont le plus grand nombre dans les troupes. » G., 2 juin 1756; L., 1^{er} oct. 1773; C., 9 mai 1781; rayé des listes, le 6 octobre 1783, à cause de la reddition de l'*Hébé*. C¹ 173.

57. Jean-Louis Trédern de Lézerec, aîné. Un frère dans la marine. G., 11 févr. 1757; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782; R., 24 nov. 1785. C¹ 173.

58. Dantin de Saint-Pée. De Dax. G., 6 mai 1757; L., 4 avr. 1777; LCL., 15 sept. 1782. C¹ 174.

59. Givry. Neveu de d'Orvilliers. G., 26 juil. 1762; L., 14 févr. 1778; R., 26 déc. 1782. C¹ 175.

60. D'Orvilliers de Château-Chenel. Fils de d'Orvilliers. G., 12 janv. 1766; L., 22 mai 1778; † juillet 1779, à la mer. C¹ 175. — Un autre d'Orvilliers, neveu de d'Orvilliers, était aussi embarqué sur la *Bretagne*. G., 26 déc. 1771; E., 4 avr. 1777; périt en 1786 dans le naufrage, à la côte d'Afrique, de la corvette le *Malin*, qu'il commandait comme lieutenant de vaisseau. C¹ 176, C⁷.

61. Soyhier de Vaucouleurs. CB., 31 juil. 1762; L., 1^{er} oct. 1778; †, 26 nov. 1785, Brest. C¹ 174.

62. Marquis de Vandreuil, plus tard lieutenant général.

63. Comte Julien-Gilbert Du Chaffault de Chaon. Né à la Férandière, 5 août 1736 Neveu et petit-neveu de sept capitaines et de

trois chefs d'escadre ; en même temps que lui servaient dans la marine six de ses oncles et cousins. G., 17 sept. 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; C., 4 avr. 1777 ; R., 24 nov. 1785 ; a émigré à la fin de 1791 ; admis à la retraite, 31 déc. 1814. C¹ 171. — Sa femme était Mlle de Macnemara, fille de Macnemara le cadet.

64. Chevalier de L'Éguille. Second fils du chef d'escadre Froger de L'Éguille. G., 18 juil. 1764 ; L., 14 févr. 1778. C¹ 175.

65. Kermorvant de Gouzillon. « Aîné de sa maison ; petit-fils de M. de La Jaille, qui a mérité les éloges de M. Du Guay-Trouin. » G., 4 juil. 1754 ; L., 1^{er} févr. 1770 ; C., 4 avr. 1780 ; R., 6 mars 1785. C¹ 171.

66. Vicomte de Bergues Saint-Winoc. G., 28 juil. 1762 ; L., 14 févr. 1778 ; détenu au château d'If, 18 déc. 1779-21 août 1785. C¹ 175.

67. De Proissy. Frère cadet de La Salle Proissy, lieutenant de vaisseau de 1754. G., 26 nov. 1745 ; L., 17 avr. 1757 ; C., 24 mars 1772 ; R., 1^{er} juil. 1779. C¹ 169.

68. Kérochant (écrit Querhoent) de Boisrueault. G., 6 déc. 1757 ; L., 14 févr. 1778 ; R., 20 oct. 1779. C¹ 174.

69. Nevet de Pontbriant. G., 12 nov. 1764 ; L., 1^{er} avr. 1778 ; †, 13 juin 1783, à bord du *Fendant*, dans l'Inde. C¹ 175.

70. Longueval. Fils d'un officier garde-côte de Normandie. G., 12 déc. 1755 ; L., 24 mars 1772 ; C., 9 mai 1781. C¹ 172.

71. De Kérouartz. Fils du président au parlement de Bretagne. G., 2 sept. 1756 ; L., 4 avr. 1777 ; C., 15 sept. 1782 ; R., 19 juin 1783. C¹ 173.

72. Chevalier de Coatles. G., 9 janv. 1758 ; L., 14 févr. 1778 ; RC., 13 avr. 1786. C¹ 174.

73. Vicomte de Montguyot de Cambronne. G., 7 mai 1758 ; L., 14 févr. 1778 ; tué, commandant l'*Amazone* dans le combat contre la frégate anglaise *Santa Margarita*, 28 juil. 1782. C¹ 174.

74. De son nom complet Sochet Des Touches.

75. La Guarigue La Tournerie. Petit-fils d'un enseigne de vaisseau, capitaine d'infanterie et ensuite colonel de milice à la Martinique ; a eu quatre grands-oncles paternels dans la marine ; trois oncles de même nom, en même temps que lui dans la marine ; deux autres, capitaines d'infanterie. G., 28 mars 1752 ; L., 27 nov. 1765 ; C., 14 mars 1779 ; † sept. 1781. C¹ 171.

76. Hubert de Loberdière. G., 10 mai 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; RC., 1^{er} mai 1786. C¹ 174

77. Greslier de Concise. Fils du lieutenant de vaisseau. G., 26 juil. 1762 ; L., 1^{er} avr. 1778. C¹ 175.

78. De Chavagnac. Ils étaient trois frères au service. G., 12 nov. 1764 ; L., 1^{er} avr. 1778. C¹ 175.

79. Comte de Grasse, plus tard lieutenant général.

80. Chevalier de Longueville. De Brest. Fils d'un ancien enseigne. G., 12 juil. 1741; L., 11 févr. 1756; C., 18 févr. 1772; R., 3 déc. 1784; †, 10 sept. 1785. C¹ 169.

81. Cibon. Fils cadet du capitaine de port à Toulon. G., 7 sept. 1755; L., 15 nov. 1771; C., 4 avr. 1780. C¹ 172.

82. Arnois de Blangues. G., 7 août 1757; L., 14 févr. 1778; RC., 30 juin 1786. C¹ 174.

83. André de Barras La Vilette. G., 26 oct. 1757; L., 14 févr. 1778; †, 1^{er} avr. 1779, « à la suite de l'expédition de Sierra Leone dans le Sénégal ». C¹ 174.

84. Le *Roland* fut brûlé dans le port de Brest le 28 février 1779.

85. Gouyon de Mallèvre. G., 8 juil. 1758; L., 14 févr. 1778; †, 1779. C¹ 174.

86. Jean-Baptiste chevalier Turpin Du Breuil. Né à Saint-Martin-de-Melle [?] (Poitou), 21 sept. 1734; marié à Saint-Pierre (Martinique) avec Mlle Du Paty. G., 11 févr. 1751; L., 1^{er} oct. 1764; C., 4 avr. 1777; commandant des gardes-marine à Rochefort, 25 août 1782; †, 18 avr. 1783, Saintes. C¹ 171.

87. Charles-Louis-Henri Hébert chevalier de Beauvoir. Né à Rouen, 8 févr. 1742; cousin issu de germain de la duchesse de Rochecouart. G., 18 févr. 1757; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782; R., 6 mars 1785; a émigré et fait la campagne de 1792; RC., 31 déc. 1814. C¹ 173.

88. Pierre-Marie-François vicomte de Pagès. Né à Toulouse, 1748. G., 15 mai 1757. « Rayé des listes pour s'être débarqué à Saint-Domingue, malgré son commandant, le 7 déc. 1767. Voulait faire le tour du monde, ce qu'il a exécuté contre toute espérance, malgré les obstacles qu'il y a de s'introduire dans les possessions espagnoles. Il est passé par terre de la Louisiane à la Nouvelle-Espagne, où il s'est embarqué sur les vaisseaux d'Acapulco et a passé par la mer du Sud aux îles Mariannes. Des îles Mariannes aux Philippines, et de là à Batavia. Il s'est rendu à Surate, dans la presqu'île de l'Inde, et a passé cinq mois dans le pays des Brahmes. Il s'est rendu ensuite par le golfe Persique à Bassorah. De là, il a passé à l'Arabie avec la caravane et s'est rendu sur les bords de la Méditerranée à Seyde [Saïda]. Désirant connaître le pays des Druses, dont il se trouvait à proximité, il s'est habillé à leur manière, a passé dans leurs montagnes et est resté trois mois avec eux, puis est revenu à Seyde, où il s'est embarqué pour Malte, d'où il s'est rendu à Marseille le 1772 (*sic*). Rétabli à son rang par ordre du 1^{er} mars 1772. » L., 4 avr. 1777; RC., 1^{er} janv. 1782. C¹ 174. — Il accompagna Kerguelen, en 1773, dans son expédition au pôle sud; en 1776, il fit partie d'une expédition hollandaise au Spitzberg. Retiré à Saint-Domingue en 1782, il y fut massacré en 1793. On a de lui : *Voyages autour du monde et vers les deux pôles*, 1782.

89. Chevalier de Cicé Champion. De Rennes. « Cadet d'une maison riche ; frère de l'évêque d'Auxerre ; protégé par M. le duc de Penthièvre. » Un frère dans la marine. G., 12 janv. 1746 ; L., 17 avr. 1757 ; C., 24 mars 1772 ; CE., 20 août 1784. C¹ 170.

90. Chevalier de Langan Boisfévrier. Petit-neveu du comte Du Bois de La Motte ; neveu du maréchal de Tessé. G., 4 juil. 1754 ; L., 1^{er} févr. 1770 ; C., 13 mars 1779 ; RCD., 17 juin 1786. C¹ 171.

91. Chevalier de Montfort. G., 29 sept. 1756 ; L., 4 avr. 1777 ; LCL., 9 mai 1781 ; † 23 août 1782, à bord de l'*Actif*, de Cillart de Suville, en rade de Rota, près Cadix. C¹ 173.

92. De Bouloing. De Bretagne. Parent du président de Guébriant. G., 1^{er} mai 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; RC., 16 déc. 1786. C¹ 173.

93. De Mesnard. G., 11 mai 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; RC., 30 juin 1786. C¹ 174.

94. Carrey d'Asnières passa le 11 mai sur l'*Alexandre* ; il n'assista pas par suite au combat du 27 juillet. C¹ 173.

95. Chevalier de Gatinaire de Soulange. G., 1^{er} déc. 1757 ; L., 14 févr. 1778 ; †, 14 sept 1783. C¹ 174.

96. Beaussier de Chateaufort. De Toulon. Fils et petit-fils de capitaines de port à Toulon. G., 1^{er} janv. 1741 ; L., 11 févr. 1753 ; CF., 1^{er} oct. 1764 ; C., 15 nov. 1771 ; CE., 12 janv. 1782 ; †, 1789. C¹ 169. — Cf. MARGRY, *Une famille dans la marine au XVIII^e siècle : les Beaussier*, dans la *Revue maritime et coloniale*, t. LXII, LXIII, LXVII, LXVIII.

97. La Houssaye. G., 27 déc. 1754 ; L., 15 nov. 1771 ; RC., 15 févr. 1782. C¹ 172.

98. Du Laurent chevalier de Montbrun. G., 6 mai 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; RC., 30 juin 1786 ; nommé gouverneur de l'île d'Ouessant, 25 janv. 1789. C¹ 174.

99. Larcher de La Touraille. « D'une très ancienne maison de Bretagne, alliée aux anciens souverains de cette province ; » fils d'un gentilhomme du prince de Condé. G., 27 mai 1759 ; L., 14 févr. 1778 ; R., 6 mars 1785. C¹ 174.

100. François-Sébastien Le Veneur de Beauvais. Neveu de Mme Beaussier de L'Isle. Né à Saint-Michel-Moncontour, près Saint-Brieuc, le 14 juil. 1742. G., 25 juil. 1762 ; L., 14 févr. 1778 ; R., 16 déc. 1786 ; †, 3 déc. 1787. C¹ 175.

101. Le Bel de Pinguily. G., 12 déc. 1755 ; L., 1^{er} oct. 1773 ; C., 9 mai 1781 ; †, 27 août 1782, Brest. C¹ 172.

102. Brossey Du Mas. De Nantes. G., 19 janv. 1746 ; L., 17 avr. 1757 ; C., 24 mars 1772 ; B., 19 oct. 1781 ; RCE., 3 déc. 1784. C¹ 170.

103. Joseph-Patrice Bottey de La Villehervé. G., 5 oct. 1756 ; L., 1^{er} oct. 1773 ; C., 9 mai 1781 ; R., 27 févr. 1783. C¹ 173.

104. Fournier de Saline. G., 14 févr. 1758 ; L., 14 févr. 1778 ;

mort des suites des blessures reçues au combat du comte de Grasse du 29 avril 1781. C¹ 174.

105. Chevalier de Schantz. « Capitaine lieutenant de la marine suédoise. » Entré au service à Brest en 1756; L. surnuméraire, 17 nov. 1770; C. surnuméraire, 4 avr. 1777; R., 1^{er} juin 1779. « A la suite d'un duel à Paris avec M. de La Cardonnie en 1779 (après sa retraite), ordre de se rendre en Suède et de ne jamais revenir en France. » C¹ 175.

106. Petit. Ingénieur de la marine, 1745; LP., 12 févr. 1764; passé aux vaisseaux, 1^{er} janv. 1775; LCL., 10 mai 1777; C., 4 avr. 1780; R., 23 avr. 1785. C¹ 172.

107. Vicomte de Beaumont. Neveu de l'archevêque de Paris. G., 17 sept. 1751; L., 1^{er} oct. 1764; C., 4 avr. 1777. C¹ 171.

108. D'Isly de La Mothe. G., 1^{er} juin 1757; L., 14 févr. 1778; tué dans le combat de la *Junon* contre le *Fox*, 11 sept. 1778. C¹ 174.

109. Kerhouan Mahé. De l'évêché de Quimper. G., 1^{er} avr. 1748; L., 15 janv. 1762; LCL., 10 mai 1777; C., 13 mars 1779; RB., 6 mars 1785. C¹ 170.

110. De La Boessière. G., 5 déc. 1758; L., 14 févr. 1778; R., « sans satisfaction », 25 juil. 1784. C¹ 174.

111. Augustin-Étienne-Gaspard Bernard de Marigny, aîné. G., 22 juin 1756; L., 27 nov. 1765; LCL., 10 mai 1777; C., 13 mars 1779; péri dans l'explosion du *César* qui suivit la bataille des Saintes. C¹ 171, 178, 186; C⁷.

112. Jacques-Marie chevalier Cramezel de Kerhué. G., 19 août 1757; L., 14 févr. 1778; M., 1^{er} mai 1786; a émigré; tué à Quiberon, juin 1795. C¹ 174, 186; C⁷.

113. Chevalier de Pontevès Gien. Fils d'un officier de marine. G., 4 juil. 1754; L., 18 août 1767; C., 13 mars 1779; M., 20 août 1784. C¹ 171.

114. De Rochegude. Du diocèse d'Albi. G., 20 mai 1757; L., 14 févr. 1778; LCL., 15 sept. 1782. C¹ 174.

115. Carcaradec de La Villeguessio. Parent de l'évêque de Quimper et du chevalier de Belingant. G., 17 nov. 1756; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782; R., 8 févr. 1786. C¹ 173.

116. De La Fonchais. G., 12 nov. 1764; L., 1^{er} avr. 1778; †, 1^{er} oct. 1779, Lorient. C¹ 175.

117. Chevalier Raimond de Kergariou; appelé d'abord Kergariou de Coatès. Ils étaient quatre frères dans la marine. Voir ci-dessus, p. 308-309.

118. Le Daen de Kermenenan. G., 20 mai 1757; L., 14 févr. 1778; RC., 30 juin 1786. Du 6 avril 1787, permission d'épouser Mme de La Villerault. C¹ 174.

119. Le Saige de La Mettrie. Parent de l'évêque de Saint-Omer.

G., 26 août 1756; L., 4 avr. 1777; tué à la bataille des Saintes, 12 avr. 1782. C¹ 173.

120. Camon Dade comte de Blachon. Né le 11 mars 1744. G., 7 nov. 1756; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782; a émigré; RCA., 31 déc. 1814. C¹ 173.

121. Chavagnac. Le même que le commandant du *Moucheron* en 1776. (Appendice II.)

122. Charles-Marie chevalier de Trolong Du Romain. G., 19 août 1757; L., 14 févr. 1778; capitaine à prendre rang, 4 avr. 1780; tué dans le combat de la *Nymphe* contre la *Flore*, 10 août 1780. C¹ 174.

123. Chevalier de Coëtnempren de Kersaint. Troisième fils du capitaine de vaisseau péri sur le *Thésée* en 1759. G., 13 févr. 1764; L., 14 févr. 1778. C¹ 175.

124. Ambroise-Bernard Le Jar Du Clesmeur. Fils du capitaine de vaisseau. G., 5 oct. 1767; E., 1^{er} oct. 1773; L., 13 mars 1779. C¹ 175.

125. Armand-Guy de Coëtnempren, comte de Kersaint. (Appendice III, n. 27.)

126. Comte de Capellis. Du Comtat. Fils du capitaine de frégate; avait pour frère le chevalier de Capellis. G., 19 juil. 1758; L., 14 févr. 1778. C¹ 174.

127. Bouin de La Villebouquais. G., 16 août 1757; E., 18 août 1767; L., 14 févr. 1778; †, 11 oct. 1781. C¹ 174.



V

ESCADRE DE D'ESTAING
1778 ¹

- Le *Languedoc* 80 c. VA. : d'Estaing.
CPN. : Boulainvilliers de Croy ².
CS. : Périer de Salvert ³.
ME. : Borda ⁴.
L. : Brauquaire ⁵, Cabanoux ⁶, Ribières ⁷,
Saqui Destourès ⁸, Le Mauff ⁹, Pléville
Le Pelley ¹⁰, Grimaldi ¹¹, Cambis ¹².
- Le *Tonnant* 80 c. CE. : Breugnon.
CPN. : Bruyères.
CS. : Pontevès Gien ¹³.
L. : Champmartin ¹⁴, Lavaulx ¹⁵, Roque-
fort ¹⁶, Caux ¹⁷, Durand de Braye ¹⁸,
Saint-Sauveur ¹⁹, Roquard de Mon-
troux ²⁰.
- Le *César* 74 c. CE. : Broves.
CPN. : Raimondis ²¹.
CS. : Castellet, aîné ²².
L. : Framond de Grèzes ²³, Venel ²⁴, Cam-
bray ²⁵, Gotho ²⁶.
- Le *Zélé* 74 c. C. : Barras de Saint-Laurent.
CS. : Gantès.
L. : Villeneuve Trans ²⁷, Cogolin ²⁸, Peze-
nas de Bernardy ²⁹.
- L'*Hector* 74 c. C. : Moriès Castellet.
CS. : Clavières.
L. : Barlatier Du Mas ³⁰, Possel ³¹, Lyle
Saint-Martin ³², chevalier de Cambis ³³.

- Le Guerrier* CC. : Bougainville.
74 c. CS. : Grasse de Limermont.
L. : Martinenq Gineste ³⁴, chevalier de Chavagnac ³⁵, Beaurepaire ³⁶, Durand de La Motte ³⁷, Beaujeu ³⁸.
- Le Marseillais* CC. : La Poype de Vertrieux.
74 c. CS. : Raimondis Canaux ³⁹.
L. : La Rochesaleil ⁴⁰, d'Arnault ⁴¹, Meyronnet Saint-Marc ⁴², Forbin La Barbenne ⁴³.
- Le Protecteur* CC. : Dapchon.
74 c. CS. : Laubépin.
L. : Bessey de Contenson ⁴⁴, Des Tourres ⁴⁵, Joannis ⁴⁶, Dauthier de Sigsaw ⁴⁷, Gourselas ⁴⁸.
- Le Vaillant* CC. : Chabert Cogolin.
64 c. L. : chevalier de Marin ⁴⁹.
- La Provence* CC. : Desmichels Champorcin.
64 c. CS. : Garnier Saint-Antonin ⁵⁰.
L. : Cypières ⁵¹, Lambert ⁵², Sambucy ⁵³, Villeneuve La Croisille ⁵⁴.
- Le Fantasque* CC. : Suffren ⁵⁵.
64 c. L. : Campredon ⁵⁶, Lort de Sérignan ⁵⁷, Ruyter Werfusé ⁵⁸.
- Le Sagittaire* CC. : d'Albert de Rions ⁵⁹.
50 c. L. : La Devèze ⁶⁰, Mayet de La Vilatelle ⁶¹, Pierrevert ⁶².

Frégates :

- La Chimère* 26 c. de 12 CC. : Saint-Cézaire.
L. : Puget Bras.
- L'Engageante* » CC. : Gras Préville ⁶³.
- La Flore,* 26 c. de 8 CC. : Castellane Majastres ⁶⁴.
- L'Aimable* » LC. : Saint-Cosme Sainte-Eulalie ⁶⁵.
L. : Cluzel ⁶⁶.
- L'Alcmène* » LC. : Bonneval.
L. : Montcabrié ⁶⁷, Chabillant ⁶⁸.

1. Ci-dessus, p. 139. — A. M., B¹ 141. C¹ 7. Cf. *Les Combattants français de la guerre américaine* (publication du ministère des Affaires étrangères), Paris, 1903.

2. Sur une liste de 1776 des capitaines de vaisseau pouvant être promus chefs d'escadre, le nom de Boulainvilliers de Croy est accompagné de cette apostille : « Ce capitaine ne peut être regardé que comme un bon subalterne ; il a beaucoup et bien servi en cette qualité ; mais il ne serait pas propre au commandement d'une escadre. » (C^t 4.) Promu chef d'escadre seulement le 5 mai 1780, il fut mis à la retraite le 13 mai. — « S'il n'a pas fait beaucoup, parce qu'il ne pouvait pas plus, il s'est conduit en brave homme et a fait de son mieux. » Note de d'Estaing : B^t 169.

3. Périer de Salvert. RCE., 16 déc. 1786. — Son fils (ci-dessous, p. 659, n. 31) était gendre de Bigot de Morogues.

4. « Les doubles fonctions de major et d'intendant que M. le chevalier de Borda a exercées pendant vingt mois d'une campagne mêlée de relâches, de combats, de débarquements, de démâtements, de prises, d'achats, de ventes, de séparations, de réunions, circonstances accumulées qui auraient rendu un seul homme insuffisant pour chacune de ces deux fonctions, n'ont point empêché M. le chevalier de Borda de donner des preuves de l'esprit d'ordre et géométrique qui le caractérise ; il en a été surchargé, mais jamais accablé... Cet officier a toutes les qualités militaires, il a la bravoure la plus froide... » Note de d'Estaing : B^t 169.

5. De Brauquaire. De Toulon. Fils du chef d'escadre. G., 31 mars 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; débarqué malade à la Martinique, repassé en France, août 1779 ; RC., 20 oct. 1779. C^t 171.

6. Cabanoux. Neveu du capitaine de vaisseau. G., 27 sept. 1756 ; L., 4 avr. 1777 ; C., 15 sept. 1782 ; R., 24 nov. 1785. C^t 173.

7. De Ribières. D'Avignon. G., 12 mars 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; C., 15 sept. 1782 ; tué, le 6 déc. 1782, dans le combat du *Solitaire* contre le *Ruby*.

8. Saqui Destourès. Fils du capitaine de vaisseau. G., 17 févr. 1758 ; L., 14 févr. 1778. Grièvement blessé à la descente de Sainte-Lucie. C^t 174.

9. Le Mauff. LF., 18 oct. 1762 ; CB, 24 août 1764 ; L., 22 mars 1778 ; RC., 15 nov. 1783 ; C., 1^{er} juil. 1792. C^t 175.

10. Pléville Le Pelley. « Avant d'entrer au service, a fait douze campagnes, a eu 6 commandements ; s'est trouvé à 7 combats ; plusieurs abordages, beaucoup de blessures. En 1744, il a eu la jambe droite emportée. En 1746, sa jambe de bois fut emportée. En 1760, perdit encore sa jambe de bois au retour de la Martinique. A convoyé plusieurs flottes, dont il s'est toujours bien tiré. A fait beaucoup de prises... A beaucoup travaillé sur la construction, la mâture, le grément, l'artillerie et la conservation des vaisseaux dans le port. » LF., 17 août 1762 ; CB., 1^{er} janv. 1766 ; LP., 31 mars 1770 ; passé aux vaisseaux, 1^{er} janv. 1775. Reçu garde-marine en 1743, sa fortune ne lui avait pas permis de rester ; il avait quitté la

même année, pour entrer dans la marine du commerce. C¹ 174. — C., 1779 ; R., 1788. Ministre de la Marine sous le Directoire.

11. Vicomte de Grimaldi. Fils du capitaine de vaisseau. G., 20 juil. 1764 ; L., 1^{er} avr. 1778. Au combat de Sainte-Lucie, « a montré de la faiblesse » ; débarqué malade à la Martinique. « Il lui a été conseillé de demander à se retirer. » R., « avec (*sic*) satisfaction », 8 avr. 1780. C¹ 175.

12. De Cambis, aîné. Un frère dans la marine : ci-dessous, n. 33. G., 12 nov. 1764 ; L., 1^{er} avr. 1778 ; revenu à Brest en mai 1779 ; R., 24 déc. 1784. C¹ 175

13. Vicomte de Pontevès Gien. Neveu de l'officier de marine de ce nom. G., 26 oct. 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; C., 4 avr. 1777 ; passé sur le *Zélé* en 1779 comme capitaine de pavillon ; RB. et inspecteur particulier des classes au département de Provence, 22 juil. 1785 ; †, 23 juil. 1790, à la Martinique, où il commandait le vaisseau l'*Illustre* et la station. C¹ 171, C¹ 191.

14. Champmartin. De Toulon. Son père mourut lieutenant de vaisseau après trente-deux campagnes. G., 17 sept. 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; C., 23 janv. 1780 ; interdit pour trois mois à la suite du naufrage de la *Bourgogne*, 4 févr. 1783 ; R., 10 oct. 1784. C¹ 171.

15. Chevalier, puis comte de Lavaulx. Fils du capitaine des gardes de Léopold, duc de Lorraine. G., 25 mai 1757 ; L., 14 févr. 1778 ; RC., 18 juin 1786 ; chef des classes à Boulogne, juil. 1786. C¹ 174, C¹ 186.

16. Jean-François-Louis Deffau Bouillac de Roquefort. G., 30 mai 1757 ; L., 14 févr. 1778 ; †, 18 mai 1782, auprès de Miers. C¹ 174.

17. Chevalier de Caux. CM. Un frère dans la marine. G., 28 juil. 1762 ; L., 14 févr. 1778. C¹ 175.

18. Durand de Braye. G., 12 nov. 1764 ; L., 1^{er} avr. 1778. « Il a rempli tous mes ordres avec la plus grande activité et exécuté les signaux du général avec intelligence et talent. » Note de Breugnon : C¹ 175.

19. Chevalier de Saint-Sauveur. Fils de la sous-gouvernante des enfants de France. G., 21 avr. 1764 ; L., 14 févr. 1778 ; tué à Boston, sept. 1778. C¹ 174.

20. Roquard de Montroux. G., 12 nov. 1764 ; L., 1^{er} avr. 1778. C¹ 175.

21. A sa lettre du 9 août 1779, écrite pour demander le cordon rouge, le chevalier de Raimondis (notre *Marine sous Louis XV*, p. 492, n. 19) a joint une note intéressante sur les services de ses parents dans la marine de guerre, à partir de Raimondis, major général de la marine, tué à la bataille de la Hougue. C¹ 10.

22. Marquis de Castellet, aîné. De Pignans, en Provence. Fils du lieutenant de vaisseau. G., 19 avr. 1748 ; L., 15 janv. 1762 ; C., 4 avr. 1777. C¹ 170.

23. Framond de Grèzes. Frère du comte de Framond. G., 4 juil. 1754; L., 18 août 1767; C., 13 mars 1779; RB., 23 avr. 1785. C¹ 171.

24. De Venel. G., 17 févr. 1758; L., 4 avr. 1777; LCL., 15 sept. 1782. C¹ 174.

25. De Cambray. G., 6 févr. 1758; L., 14 févr. 1778; R., 2 août 1783. C¹ 174.

26. De Gotho, l'aîné. Fils du capitaine de vaisseau; un frère dans la marine. G., 20 sept 1762; L., 14 févr. 1778; tué, 6 juil. 1779, au combat de la Grenade. C¹ 175.

27. Chevalier de Villeneuve Trans. Fils du lieutenant de vaisseau; neveu du chef d'escadre commandant la marine à Marseille. G., 9 oct. 1756; L., 4 avr. 1777; R., 1^{er} juin 1780. C¹ 173.

28. Chevalier de Cogolin. G., 2 mai 1757; L., 4 avr. 1777; LCL., 28 août 1782. C¹ 173.

29. Pezenas de Bernardy. G., 5 mai 1757; L., 4 avr. 1777; RC., 30 juin 1786. C¹ 173.

30. Barlatier Du Mas. D'Aix-en-Provence. G., 5 sept. 1755; L., 15 nov. 1771; LCL., 13 mars 1779; C., 9 mai 1781; R., 24 nov. 1785. C¹ 172.

31. Possel, l'aîné. G., 12 déc. 1755; L., 24 mars 1772; RC., 1^{er} janv. 1781. C¹ 172.

32. Jean-Gaspard-Henri marquis de Lyle (*sic*) Saint-Martin. Né à Riez le 10 juin 1749. G., 12 nov. 1764; L., 1^{er} avr. 1778. C¹ 175.

33. Chevalier de Cambis, cadet. Son frère : ci-dessus, n. 12. G., 12 nov. 1764; L., 1^{er} avr. 1778. C¹ 175.

34. Martinenq Gineste. Quatre parents dans la marine. G., 5 sept. 1755; L., 27 nov. 1765; C., 13 mars 1779; RB., 26 mars 1786. C¹ 172.

35. Chevalier de Chavagnac Fils du capitaine de vaisseau; ils étaient trois frères au service. G., 12 déc. 1755; L., 24 mars 1772; C., 9 mai 1781; R., 24 nov. 1785. C¹ 172.

36. Beaurepaire. G., 10 oct. 1756; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782. C¹ 173.

37. Durand de La Motte. G., 1^{er} mai 1758; L., 14 févr. 1778; emporté par un boulet devant Saint-Christophe, janv. 1782. C¹ 174.

38. De Beaujeu. Neveu du sous-gouverneur des duc de Berry et comte de Provence. G., 11 nov. 1762; L., 14 févr. 1778. C¹ 175.

39. De Raimondis Canaux. De Draguignan. Petit-fils de Raimondis Combaud, mort capitaine de galère; de la famille de Raimondis : ci-dessus, n. 21. G., 11 févr. 1751; L., 1^{er} oct. 1764; C., 4 avr. 1777; R., 19 oct. 1781. C¹ 171.

40. De La Rochesaleil. Frère du sous-gouverneur du prince de Lamballe. G., 8 août 1756; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782; R., 24 nov. 1785. C¹ 173.

41. D'Arnault. G., 12 mai 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; RC., 24 nov. 1785. C¹ 174.
42. Chevalier de Meyronnet de Saint-Marc. Neveu du capitaine de vaisseau ; un frère dans la marine. G., 28 juil. 1762 ; L., 14 févr. 1778. C¹ 175.
43. Forbin La Barbenne. G., 12 nov. 1764 ; L., 1^{er} avr. 1778 ; RC., 13 mai 1785. C¹ 175.
44. De Bessey de Contenson. De Roanne. G., 17 sept. 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; C., 23 janv. 1780 ; R., 17 juil. 1785. C¹ 171.
45. Des Tourres, cadet. De Marseille. Fils d'un capitaine de galère ; un frère dans la marine. G., 2 juil. 1756 ; L., 4 avr. 1777 ; C., 15 sept. 1782 ; R., 24 nov. 1785. C¹ 173.
46. Joannis, appelé d'abord Joannis Mathieu. De Provence. G., 5 mai 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; LCL., 15 sept. 1782 ; RC., 30 juin 1786. C¹ 173.
47. Dauthier de Sigsaw, aîné. G., 29 oct. 1757 ; L., 14 févr. 1778 ; LCL., 15 sept. 1782 ; RC., 30 juin 1786. C¹ 174.
48. Gourselas. De la Martinique. Un frère aîné dans la marine. G., 4 juil. 1754 ; L., 1^{er} févr. 1770 ; RC., 1^{er} janv. 1781. S'est embarqué à la Martinique sur le *Protecteur*, 10 déc. 1778 ; passé sur le *Diadème*, 15 juil. 1779. C¹ 171.
49. Chevalier de Marin. Un frère dans la marine. G., 9 sept. 1756 ; L., 4 avr. 1777 ; LCL., 9 mai 1781 ; R., 23 mars 1783. C¹ 173.
50. Chevalier Garnier Saint-Antonin. D'Aix-en-Provence. CM. G., 18 sept. 1749 ; L., 15 janv. 1762 ; C., 4 avr. 1777 ; R., 29 août 1783. A pris le commandement de la *Provence*, après la mort de Champorcin, tué au combat de la Grenade le 6 juillet 1779. C¹ 170.
51. Chevalier de Cypières. Fils d'un capitaine de galère ; neveu du chef d'escadre de Bruée. G., 4 juil. 1754 ; chef de brigade des gardes du pavillon, 27 nov. 1765 ; LCL., 10 mai 1777 ; C., 13 mars 1779 ; RCD., 26 août 1786. C¹ 171.
52. Lambert. Petit-fils d'un capitaine d'artillerie. G., 12 déc. 1755 ; L., 24 mars 1772 ; RC., 1^{er} juin 1780. C¹ 172.
53. Pierre-Louis chevalier de Sambucy. Né à Saint-Georges-de-Luzençon (Aveyron), 9 sept. 1739. CM. G., 12 nov. 1756 ; L., 4 avr. 1777 ; C., 15 sept. 1782 ; R., 3 avr. 1787 ; a émigré et fait la campagne des princes ; admis à la retraite, 31 oct. 1814. C¹ 173.
54. Chevalier de Villeneuve La Croisille. G., 15 juil. 1757 ; L., 14 févr. 1778 ; RC., 23 avr. 1785. C¹ 174.
55. Vingt-deuxième campagne de Suffren. Pris le commandement du *Fantasque* le 14 mars 1778 ; désarmé à Brest en novembre 1779. — Un neveu du commandant, le sieur de Suffren, embarqué, comme garde à bord du *Fantasque*, faisait fonction d'enseigne.
56. Chevalier de Campredon. G., 22 mars 1756 ; L., 1^{er} oct. 1773 ; tué au combat de la Grenade, 6 juil. 1779. C¹ 186.

57. De Lort de Sérignan. G., 22 nov. 1757; L., 14 févr. 1778; LCL., 3 sept. 1782 C¹ 174.

58. Ruyter Werfusé. G., 12 nov. 1764; L., 14 févr. 1778; R., « sans satisfaction », 25 juil. 1784. C¹ 175.

59. D'Albert de Rions. De Dauphiné. G., 26 déc. 1743; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; CE., 20 août 1784; commandant de la marine au port de Toulon, 1^{er} janv. 1785; CA., 1^{er} janv. 1792; †, 3 oct. 1802. C¹ 169, 191. — « M. d'Albert de Rions réunit tous les talents militaires et maritimes, plein d'audace et de désir de faire. Le bien du service du roi exige de mettre en activité et au grand jour les qualités éminentes d'un officier aussi distingué. » Note de d'Estaing : B¹ 169.

60. La Devèze. G., 14 déc. 1755; L., 1^{er} oct. 1773; LCL., 4 avr. 1780; C., 9 mai 1781; R., 24 déc. 1784. Après l'expédition de Savannah, passé au commandement de l'*Experiment*. C¹ 172.

61. Mayet de La Vilatelle. G., 20 avr. 1757; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782. C¹ 173.

62. Marquis de Pierrevert. Fils de Pierrevert Des Bagnes et de Madeleine-Euphrosine de Suffren; neveu de Suffren. G., 12 nov. 1764; L., 1^{er} avr. 1778; tué commandant la *Bellone* (escadre de Suffren), le 11 août 1782. C¹ 175. — Son frère, le chevalier Ferdinand de Pierrevert, enseigne, périt, le 13 juillet 1786, sur les côtes nord-ouest de l'Amérique, dans l'expédition de La Pérouse. Voir la lettre de Suffren, du 1^{er} mai 1787 : *Lettres inédites...* publiées par ORTOLAN. p. 31.

63. Chevalier de Gras Préville. CM. GE., 1^{er} janv. 1746; L., 15 janv. 1762; C., 4 avr. 1777; R., 1^{er} oct. 1786. C¹ 170.

64. Castellane Majastres. G., 24 sept. 1749; L., 15 janv. 1762; « beaucoup de campagnes, trois commandements, deux combats; paraît dans le cas d'être avancé; » C., 4 avr. 1777; CE. à prendre rang, 1^{er} oct. 1784. C¹ 170, C¹ 5. — Après la traversée du détroit de Gibraltar, il ramena la *Flore* en France pour apporter les dépêches de d'Estaing.

65. Chevalier de Saint-Cosme Sainte-Eulalie; porté aussi sous le nom de chevalier de Curières Saint-Cosme. G., 16 déc. 1755; L., 27 nov. 1765; C., 13 mars 1779; †, 18 sept. 1783, Genève. C¹ 172.

66. Chevalier de Cluzel. G., 12 nov. 1764; L., 1^{er} avr. 1778. C¹ 175.

67. Sernin-Joseph Peytes de Montcabrié. Fils d'un député des états du Languedoc. Né à Toulouse, le 9 août 1741. G., 23 oct. 1756; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782; RCA., 31 déc. 1814. C¹ 173.

68. Moreton de Chabillant. CM. G., 12 nov. 1764; L., 1^{er} avr. 1778. C¹ 175.



VI

RENFORTS ENVOYÉS A D'ESTAING
1779I. — DIVISION DE GRASSE ¹

| | | |
|-------------------------|-------|--|
| <i>Le Robuste</i> | 74 c. | CE. : Grasse ² . CPN. : Longueville. L. : Du Parc de Coatrescar, Coëtando ³ . |
| <i>Le Magnifique</i> | 74 | CC. : de Brach. |
| <i>Le Dauphin royal</i> | 70 | CC. : Mithon de Genouilly. L. : d'Aglereau, Carné de Car- navalet ⁴ . |
| <i>Le Vengeur</i> | 64 | CC. : Du Croizet de Retz. |
| <i>L'Alerte</i> | cotre | LC. : chevalier de Capellis ⁵ . |

II. — DIVISION DE VAUDREUIL ⁶

| | | |
|------------------------------|-----------|--|
| <i>Le Fendant</i> | 74 | CC. : Vaudreuil ⁷ . CS. : Du Chaffault de Chaon. L. : Mac-Carthy Martaigue ⁸ , Potrin de La Morinière ⁹ , L'Éguille, Nordenskjöld ¹⁰ . |
| <i>Le Sphinx</i> | 64 | CC. : Soulange. L. : La Boessière. |
| <i>La Résolue</i> | 26 de 12 | Pontevès Gien. L. : Barras La Vilette. |
| <i>La Nymphe</i> | 26 de 12 | LC. : Sainneville. |
| <i>La Lunette</i> , corvette | 4 de 24 | LC. : Chavagnac. |
| <i>L'Épervier</i> | » 14 de 9 | LC. : comte de Capellis. |
| <i>Le Lively</i> | » 16 de 6 | Du Rumain ¹¹ . |

III. — DIVISION DE LA MOTTE-PICQUET ¹²

| | | |
|-------------|-------|---|
| L'Annibal | 74 c. | CE. : La Motte-Picquet. CPN. : La Croix. |
| Le Diadème | 74 | CC. : Dampierre. L. : Kerhouan Mahé. |
| Le Réfléchi | 64 | CC. : Cillart de Suville. L. : Petit. |
| L'Artésien | 64 | CC. : Peynier. L. : Montaut ¹³ , Villevieille ¹⁴ . |
| L'Amphion | 50 | CC. : Ferron Du Quengo. L. : Puget Bras, Du Lac ¹⁵ , Trogoff ¹⁶ . |
| La Fortunée | 32 | CC. : Bernard de Marigny, aîné. |
| L'Amazonne | 32 | LC. : La Pérouse. L. : Gouyon de Mallèvre. |
| La Blanche | 26 | LC. : La Galissonnière ¹⁷ . |

1. Ci-dessus, p. 194.

2. Comte de Grasse, plus tard lieutenant général.

3. Chevalier de Coëtando. G., 19 déc. 1757; L., 14 févr. 1778; †, 25 sept. 1780, Brest. C¹ 174.

4. Carné de Carnavalet. Neveu de Carné Marcein. G., 28 juil. 1762; L., 14 févr. 1778.

5. Jean-Louis-Gabriel chevalier de Capellis. Du Comtat. Fils du capitaine de frégate; un frère dans la marine. G., 22 mars 1770; E., 4 avr. 1777; « débarqué et mis au château d'If, pour avoir été accusé d'avoir été pris en flagrant délit avec une fille dans l'église des Capucins à Toulon; ordre d'aller servir à Brest », 1777; L. à prendre rang, 6 juil. 1778; pris rang, 13 mars 1779. C¹ 176.

6. Ci-dessus, p. 195. — B¹ 149.

7. Marquis de Vaudreuil, plus tard lieutenant général.

8. Mac-Carthy Martaigue. G., août 1754; L., 15 nov. 1771; C., 4 avr. 1780; directeur des constructions, 28 déc. 1782. C¹ 172.

9. François-Louis-Léonard Potrin de La Morinière. De Normandie, près Caen. G., 1^{er} oct. 1746; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782; R., 23 avr. 1785; a émigré et fait la campagne des princes. C¹ 173.

10. Nordenskjöld Suédois. Lieutenant de vaisseau surnuméraire. Décoré du Mérite militaire (11 mars 1780), à cause des « preuves de zèle et de bravoure que vous avez données au combat de la Grenade ». C¹ 54.

11. Trolong Du Rumain prit le commandement de la *Lively* le 7 août 1778.

12. Ci-dessus, p. 198.

13. De Montaut. Cousin germain de l'abbé de Barral, aumônier du roi. G., 12 déc. 1755 ; L., 24 mars 1772 ; C., 9 mai 1781. C¹ 172.

14. Chevalier de Villeveille. CM. G., 12 nov. 1764 ; L., 1^{er} avr. 1778. C¹ 175.

15. Du Lac, dit à partir de 1783 Lancelot Du Lac. Fils d'un officier de marine. G., 13 mars 1759 ; L., 14 févr. 1778 ; directeur de la manufacture d'armes de Tulle, 15 juin 1782-24 juin 1785 ; RM., 16 déc. 1786. C¹ 174.

16. Jean-Honoré comte de Trogoff de Kerlessy. Né à Lanmeur (Finistère) le 5 mai 1751. G., 5 oct. 1767 ; L., 13 mars 1779 ; C., 1^{er} mai 1786 ; CA., 27 janv. 1793 ; contribua à livrer Toulon aux Anglais ; mort en rade de Porto-Ferraïo, févr. 1794 C¹ 175, C⁷.

17. Athanase-Scipion marquis Barin de La Galissonnière. Neveu du lieutenant général. G., 5 sept. 1755 ; L., 24 mars 1772 ; CD., 1^{er} mai 1786 ; †, 19 sept. 1805, Avessac (Loire-Inférieure). C¹ 172, C⁷.



VII

ESCADRE DE D'ORVILLIERS
1779 1

A. GRANDE ARMÉE COMBINÉE SOUS LES ORDRES
DE D'ORVILLIERS

Escadre blanche et bleue : 15 vaisseaux, dont 6 espagnols.

| | | |
|--------------------------|-------|--|
| Le <i>Citoyen</i> | 74 c. | CC. : Nieuil. |
| L' <i>Auguste</i> | 80 | CE. : Rochechouart. CPN. : Charitte. |
| Le <i>Protée</i> | 64 | CC. : Valmenier Cacqueray. |
| L' <i>Éveillé</i> | 64 | CC. : Balleroy. |
| La <i>Ville de Paris</i> | 104 | LG. : Guichen. CPN. : Huon de Kermadec. |
| Le <i>Glorieux</i> | 74 | CE. : Bausset. |
| L' <i>Indien</i> | 64 | CC. : La Grandière. |
| Le <i>Palmier</i> | 74 | CC. : de Réals. |
| La <i>Victoire</i> | 74 | CC. : d'Albert Saint-Hippolyte, cadet. |

Escadre bleue : 15 vaisseaux, dont 6 espagnols.

| | | |
|---------------------|-----|---|
| Le <i>Zodiaque</i> | 74 | CC. : La Porte Vezins. |
| Le <i>Scipion</i> | 74 | CC. : Cherisey. |
| Le <i>Bien-Aimé</i> | 74 | CC. : Daubenton. |
| L' <i>Actif</i> | 74 | CC. : Baraudin. |
| La <i>Bretagne</i> | 110 | LG. : d'Orvilliers. CPN. : Du Plessis Parscau. |
| Le <i>Neptune</i> | 80 | CC. : d'Hector. |
| Le <i>Destin</i> | 74 | CC. : Coriolis d'Espinouse 2. |
| La <i>Bourgogne</i> | 74 | CC. : Marin. |
| Le <i>Solitaire</i> | 64 | CC. : Montecler. |

Escadre bleue à croix blanche : 15 vaisseaux, dont
6 espagnols.

| | | |
|------------------------|-------|---|
| <i>L'Hercule</i> | 74 c. | CC. : d'Amblimont ³ . |
| <i>Le Saint-Esprit</i> | 80 | CE. : Ternay d'Arsac. CPN. : Médine ⁴ . |
| <i>L'Intrepide</i> | 74 | CC. : Beaussier de Chateaufort. |
| <i>Le Bizarre</i> | 64 | CC. : Saint-Riveul Du Rocher. |
| <i>Le Conquérant</i> | 74 | CC. : Monteil. |
| <i>L'Actionnaire</i> | 64 | CC. : Larchantel. |
| <i>L'Alexandre</i> | 64 | CC. : Trémigon l'aîné. |
| <i>Le Caton</i> | 64 | CC. : Seillans Collomps ⁵ . |
| <i>Le Pluton</i> | 74 | CC. : Des Touches. |

B. ESCADRE ESPAGNOLE D'OBSERVATION,
SOUS LES ORDRES DE CORDOBA

16 vaisseaux et 2 frégates, tous espagnols ⁶.

C. ESCADRE LÉGÈRE

| | | |
|------------------------|----|--|
| <i>Le Saint-Michel</i> | 64 | CC. : La Biochaye. |
| <i>La Couronne</i> | 80 | CE. : La Touche de Tréville. CPN. : Du Breil de Rays. |
| <i>Le Triton</i> | 64 | CC. : La Clocheterie ⁷ . |

D. FRÉGATES ET AUTRES BATIMENTS

| | | |
|-----------|-----------------------|--|
| Frégates. | <i>L'Aigrette</i> | LC. : Mortemart. |
| | <i>La Bellone</i> | CC. : Gonidec ⁸ . |
| | <i>La Diane</i> | CC. : Chambertrand. |
| | <i>La Gentille</i> | LC. : Mengaud de La Hage ⁹ . |
| | <i>La Gloire</i> | LC. : Bavre. |
| | <i>La Junon</i> | CC. : chevalier Bernard de Marigny. |
| | <i>La Magicienne</i> | CC. : Brun de Bodes ¹⁰ . |
| | <i>La Terpsichore</i> | CC. : Lombard ¹¹ . |
| Corvettes | <i>Le Sénégal</i> | LC. : Cambis l'aîné. |
| | <i>La Sylphide</i> | LC. : Le Saige de La Mettrie. |
| Lougres | <i>Le Chasseur</i> | LC. : La Villebouquais. |
| | <i>L'Espiegle</i> | LC. : Du Clesmeur. |
| Cotre | <i>L'Épervier</i> | EC. : Colbert Maulevrier ¹² . |

1. Ci-dessus, p. 261. — « La Grande Armée au vent de l'ennemi... » Tableau manuscrit du musée de Marine, au Louvre (ci-dessus, p. 260).

2. Coriolis d'Espinouse. D'Aix-en-Provence. CM. G., 1^{er} juil. 1741; L., 11 févr. 1756; C., 15 nov. 1771; CE., 12 janv. 1782. C¹ 169.

3. D'Amblimont. Ci-dessus, Appendice II, n. 12.

4. Chevalier de Médine. « Toute sa famille, depuis le quinzième siècle, ont rempli des emplois distingués dans la robe et dans l'épée. » G., 4 juil. 1754; L., 18 août 1767; C., 13 mars 1779. C¹ 171.

5. Seillans Collomps. De Seillans, près Fréjus. G., 6 juil. 1750; L., 1^{er} oct. 1764; C., 4 avr. 1777; RCE., 18 janv. 1786. C¹ 171.

6. Pour les bâtiments de l'escadre espagnole d'observation, comme pour les bâtiments espagnols de l'ensemble de l'armée navale, voir DURO, *Armada española*, t. VII, 1901, p. 242-243.

7. Jean-Isaac-Timothée Chadeau de La Clocheterie. Né à Rochefort, 23 janv. 1741. Fils d'Isaac Chadeau de La Clocheterie, lieutenant de vaisseau, tué sur le *Sérieux* (1747), et de Catherine Daniaud, née en 1708, fille du premier échevin de Rochefort. Il avait deux frères dans la marine. G., 4 juil. 1754; E., 17 avr. 1757; L., 18 août 1767; chevalier de Saint-Louis, 28 juin 1775; commandant la *Belle Poule*, 1778; C., 24 juin 1778; tué, commandant l'*Hercule*, à la bataille des Saintes, 12 avr. 1782. — Il avait épousé à Rochefort, le 17 nov. 1779, Jeanne-Louise de Chavagnac, fille de feu Gilbert-René de Chavagnac, capitaine de vaisseau. — Dans l'inventaire de ses livres, fait à bord de l'*Hercule*, on trouve : *Paméla*, *Clarisse Harlowe*, *Robinson Crusoe*. C¹ 171, C⁷.

8. De Gonidec. G., 4 juil. 1754; L., 1^{er} févr. 1770; C., 13 mars 1779; †, 9 avr. 1781, Pont-Croix (Finistère). C¹ 171.

9. Mengaud de La Hage. Fils d'un conseiller au parlement de Toulouse. G., 1^{er} juil. 1756; L., 1^{er} oct. 1773; noyé, commandant la *Charmante*, sur les rochers de Sein, 25 mars 1780. C¹ 173

10. Brun de Boades. D'Aix-en-Provence. Fils d'un conseiller au parlement de Provence; neveu de Boades, chef d'escadre. G., 2 avr. 1748; L., 15 janv. 1762; C., 4 avr. 1777; †, 7 sept. 1781, des blessures qu'il reçut, commandant le *Triton*, au combat de la Chesapeake, du 5 septembre. C¹ 170.

11. Lombard. Fils d'un conseiller au parlement de Bordeaux; son grand-père a servi cinquante-quatre ans dans la plume; un frère, écrivain à Rochefort. G., 17 sept. 1751; L., 1^{er} oct. 1764; C., 4 avr. 1777. C¹ 171.

12. Édouard-Charles-Victorien Colbert Maulevrier Neveu du vice-amiral d'Estaing. G., 1^{er} juil. 1775; E., 1^{er} août 1777. C¹ 176.



VIII

ESCADRE DU CHEVALIER DE FABRY
1778 ¹

Le *Destin* 74 c. CE. : chevalier de Fabry.
 La *Victoire* 74 CC. : d'Albert Saint-Hippolyte, le cadet.
 Le *Caton* 64 CC. : Coriolis d'Espinouse.
 Le *Hardi* 64 CC. : Le Roy de La Grange.
 Le *Lion* 64 CC. : Boades.
 Frégates : la *Gracieuse*, la *Flore*.

1. Ci-dessus, p. 311. — A. M., C¹ 7.

IX

ESCADRE DE GUICHEN

1780 ¹

| | | |
|------------------------|-------|---|
| La <i>Couronne</i> | 80 c. | LG. : Guichen ² . CPN. : Buor de La Chenalière ³ . |
| Le <i>Triomphant</i> | 80 | CE. : comte de Sade. CPN. : Gras Préville. |
| Le <i>Palmier</i> | 74 | CE. : Monteil. CPN. : Keroulas de Cohars ⁴ . |
| Le <i>Citoyen</i> | 74 | CC. : Nieuil. |
| Le <i>Souverain</i> | 74 | CC. : chevalier de Glandevéz ⁵ . |
| Le <i>Pluton</i> | 74 | CC. : La Martonie ⁶ . |
| Le <i>Destin</i> | 74 | CC. : Du Maitz de Goimpy Feuquières. |
| La <i>Victoire</i> | 74 | CC. : d'Albert Saint-Hippolyte, le cadet. |
| L' <i>Hercule</i> | 74 | CC. : d'Amblimont. |
| L' <i>Intrépide</i> | 74 | CC. : Du Plessis Parscau. |
| Le <i>Solitaire</i> | 64 | CC. : Cicé Champion. |
| L' <i>Actionnaire</i> | 64 | CC. : Larchantel. |
| L' <i>Indien</i> | 64 | CC. : Balleroy. |
| Le <i>Caton</i> | 64 | CC. : Framond ⁷ . |
| Le <i>Triton</i> | 64 | CC. : Brun de Boades. |
| Le <i>Saint-Michel</i> | 60 | CC. : d'Aymar ⁸ . |

1. Ci-dessus, p. 334. — *Relation des trois combats... entre Guichen et Rodney.*

2. Le lieutenant général avait à bord de son vaisseau son fils, Guichen. G., 12 nov. 1764 ; L., 14 févr. 1778 ; tué sur la *Couronne*, le 27 mai 1780 ; inhumé dans le cimetière de l'hôpital de Saint-Pierre (Martinique). C¹ 175, C⁷.

3. Chevalier de Buor de La Chenalière. Du bas Poitou. G., 17 sept. 1751 ; L., 2 mars 1762 ; C., 13 mars 1779 ; RB., 23 avr. 1786. Cⁱ 171.

4. Chevalier de Keroullas de Cohars. De Brest. Frère d'un lieutenant de vaisseau, tué à Larache (1765), où il fut lui-même blessé. G., 28 mars 1752 ; L., 27 nov. 1765 ; C., 13 mars 1779. Cⁱ 171.

5. Chevalier, puis commandeur de Glandevéz. Ci-dessus, Appendice III, n. 15.

6. De La Martonie. De Saintonge. Un frère, mort enseigne. G., 28 nov. 1743 ; L., 15 mai 1756 ; C., 18 févr. 1772 ; commandant en second l'artillerie à Rochefort, 1^{er} janv. 1775 ; directeur de l'artillerie à Toulon, 1^{er} déc. 1776. Cⁱ 169.

7. Comte de Framond (et non Framont, notre *Marine sous Louis XV*, p. 491). Pris le 19 avril 1782, avec le *Caton* qu'il commandait, par la division de Hood (escadre de Rodney) ; rayé des listes et enfermé à vie au château de Ham, en vertu du jugement du conseil de guerre tenu à Brest, 27 févr. 1783 ; élargi et ordre de se rendre à Saint-Jean-Pied-de-Port jusqu'à nouvel ordre ; †, oct. 1785. Sa veuve, née Bragelongne, reçut une pension de 1500 livres. Cⁱ 25, Cⁱ 170.

8 D'Aymar. D'Aix-en-Provence. Fils d'un trésorier de France en la cour des monnaies. G., 29 sept 1749 ; L., 1^{er} mai 1763 ; C., 4 avr. 1777 ; CA., 1^{er} janv. 1792. Cⁱ 170.



X

ESCADRE DE TERNAY

1780 ¹

- Le Duc de Bourgogne* 80 c. CE. : Ternay d'Arsac.
 CPN. : Médine.
 ME. : Grandchain.
 L. : Hue de Lerondel ².
- Le Neptune* 74 c. CC. : Des Touches.
 CS. : La Vicomté ³.
 L. : Beaupoil de Sainte-Aulaire ⁴,
 Chabot ⁵, Kermorial de Kermor-
 vant ⁶, Moulins de Rochefort ⁷.
- Le Conquérant* 74 c. CC. : La Grandière.
 CS. : Cheffontaine Trevient ⁸.
 L. : Dupuy ⁹.
- La Provence* 64 c. CC. : Lombard.
 L. : Mesnard, L'Hermite Maillane ¹⁰,
 chevalier de Buor ¹¹.
- L'Ardent* 64 c. CC. : chevalier Bernard de Marigny.
 L. : Isnard de Cancelade ¹², Launay
 de Tromelin ¹³.
- Le Jason* 64 c. CC. : La Clocheterie.
 L. : Douville.
- L'Éveillé* 64 c. CC. : Le Gardeur de Tilly ¹⁴.
 L. : Hébert de Beauvoir, Fondelin ¹⁵,
 Maslys Le Grand.
- Frégates. *La Surveillante* LC. : Villeneuve Cillart ¹⁶.
L'Amazone LC. : La Pérouse.
La Bellone.

1. Ci-dessus, p. 351. — Cf. *Les Combattants français de la guerre américaine*.

2. Hue de Lerondel. Gentilhomme de Normandie. Parent du capitaine de vaisseau Vendes Turgot. G., 18 sept. 1756; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782; R., 6 mars 1785. C¹ 173.

3. La Vicomté. « Son nom de famille est Chanchouart. » De l'évêché de Saint-Malo. G., 11 juin 1748; L., 15 janv. 1762; LCL., 10 mai 1777; C., 13 mars 1778; tué à la bataille des Saintes, 12 avr. 1782. C¹ 170.

4. Jacques Beaupoil vicomte de Sainte-Aulaire. Né à Pons, le 13 nov. 1744. G., 29 avr. 1757; L., 4 avr. 1777; C., 1^{er} janv. 1792; a émigré; RCA., 31 déc. 1814. C¹ 173.

5. De Chabot. Fils du lieutenant de vaisseau. G., 12 janv. 1766; L., 13 mars 1779; RC., 17 juil. 1785. C¹ 175.

6. Kermorial de Kermorvant. G., 12 janv. 1766; L., 13 mars 1779; R., 22 juil. 1785. C¹ 175.

7. Marie-Jean-Élie chevalier de Moulins de Rochefort. Un frère dans la marine. Né à Mirebeau (Poitou), le 23 juin 1750. G., 5 oct. 1767; L., 13 mars 1779; R., 24 nov. 1785. C¹ 175.

8. Cheffontaine Trevient. De Quimper. G., 6 juil. 1750; L., 1^{er} oct. 1764; C., 13 mars 1779; tué au combat du 17 mars 1781. C¹ 171.

9. Dupuy. Gentilhomme de Bourgogne. Parent de Cabanoux, officier de marine. G., 28 sept. 1756; L., 4 avr. 1777; LCL., 9 mai 1781; RC., 30 juin 1786. C¹ 173.

10. L'Hermite Maillane. Fils d'un conseiller en la cour des comptes de Provence; un oncle, tué à Larache (1765). G., 12 janv. 1766; L., 13 mars 1779; sauté dans l'explosion du *César*, nuit du 12 au 13 avr. 1782. C¹ 175.

11. Marie-Louis chevalier de Buor. Né à Vairé (Vendée), le 2 juin 1752. G., 5 oct. 1767; L., 13 mars 1779; R., 17 juil. 1785; a émigré; RC., 24 juil. 1816. C¹ 175.

12. Isnard de Cancelade. Fils du consul et lieutenant de roi de Toulon. G., 12 janv. 1766; L., 13 mars 1779. C¹ 175.

13. Maurice-Jean-Marie chevalier de Launay de Tromelin. Né à Morlaix, le 21 févr. 1740. G., 26 mars 1756; L., 1^{er} oct. 1773; C., 9 mai 1781; a émigré et fait la campagne de 1792; RCA., 31 déc. 1814. C¹ 171.

14. Le Gardeur de Tilly. Fils aîné du capitaine de vaisseau. Un frère au service. G., 6 juil. 1750; L., 1^{er} mai 1763; LCL., 10 mai 1777; C., 24 oct. 1778. C¹ 170. — Le chevalier Le Gardeur de Tilly, frère cadet du précédent. G., 5 sept. 1755; L., 15 nov. 1771; tué, 21 août 1778, au combat de la *Concorde*, commandée par son frère, contre la *Minerva*. C¹ 172.

15. Chevalier de Fondelin. Un frère dans la marine. G., 26 avr.

1757; L., 4 avr. 1777; mort d'apoplexie, à bord de l'*Éveillé*, le 30 nov. 1780. C¹ 173.

16. Jean-Marie chevalier de Villeneuve Cillart. Frère de Cillart dé Suville et du chevalier de Cillart (Appendice IV, n. 42 et 43). G., 19 mars 1756; L., 1^{er} oct. 1773; C., à prendre rang, 4 avr. 1780; C., 9 mai 1781. C¹ 172.



XI

ESCADRE DE GRASSE

1781 ¹

ESCADRE BLEUE ET BLANCHE

| | | |
|---------------------|-------|--|
| Le <i>Languedoc</i> | 80 c. | CC. : d'Arros d'Argelos ² . |
| Le <i>Citoyen</i> | 74 | d. CC. : de Thy ³ . |
| Le <i>Glorieux</i> | 74 | d. CC. : Des Cars ⁴ . |
| L' <i>Auguste</i> | 80 | d. CE. : Bougainville. CS. : Castellan ⁵ . |
| Le <i>Souverain</i> | 74 | d. CC. : chevalier de Glandevéz. |
| Le <i>Diadème</i> | 74 | CC. : Montecler. |
| La <i>Médée</i> | 36 | CC. : Girardin ⁶ . |

ESCADRE BLANCHE

| | | |
|--------------------------|-------|--|
| Le <i>Zélé</i> | 74 | CC. : Gras Préville. |
| Le <i>Scipion</i> | 74 | d. CC. : Clavel aîné ⁷ . |
| Le <i>Northumberland</i> | 74 | d. CC. : Briqueville. |
| La <i>Ville de Paris</i> | 400 | d. LG. : Grasse. CPN. : Saint-Cézaire. C. : Cibon ⁸ , Vaugirauld ⁹ . |
| Le <i>Sceptre</i> | 74 | d. CC. : comte de Vaudreuil. |
| L' <i>Hector</i> | 74 | CC. : Renaud d'Allen ¹⁰ . |
| Le <i>Magnanime</i> | 74 | CC. : Le Bègue ¹¹ . |
| La <i>Diligente</i> | 26 | LC. : Mortemart. |
| Le <i>Pandour</i> | cotre | LC. : Grasse Limermont ¹² . |

ESCADRE BLEUE

| | | |
|------------------------|-------|----------------------------------|
| La <i>Bourgogne</i> | 74 | c. d. CC. : Charitte. |
| Le <i>Vaillant</i> | 64 | CC. : Bernard de Marigny. |
| Le <i>Marseillais</i> | 74 | CC. : Castellane Majastres. |
| Le <i>César</i> | 74 | CC. : Coriolis d'Espinouse. |
| Le <i>Saint-Esprit</i> | 80 | d. CC. : Chabert Cogolin. |
| L' <i>Hercule</i> | 74 | d. CC. : Turpin Du Breuil. |
| Le <i>Pluton</i> | 74 | d. CC. : d'Albert de Rions. |
| L' <i>Aigrette</i> | 26 | LC. : Traversais ¹³ . |
| L' <i>Alerte</i> | cotre | EC. : de Chabons ¹⁴ . |

1. Ci-dessus, p. 391. — *Journal de bord du bailli de Suffren dans l'Inde*, à la date du 22 mars 1781.

2. Jean-François baron d'Arros d'Argelos. Fils d'un capitaine de vaisseau. Né à Arthès, diocèse de Lescar en Béarn, le 26 août 1730. G., 20 mars 1744; L., 15 mai 1756; C., 18 févr. 1772; CE., 20 août 1784. C¹ 169. C⁷.

3. Comte de Thy. Du Beaujolais. G., 8 janv. 1751; L., 1^{er} oct. 1764; C., 13 mars 1779; CD., 1^{er} mai 1786. C¹ 171.

4. Vicomte Des Cars. G., 27 déc. 1754; L., 27 nov. 1765; C., 4 avr. 1772; tué à la bataille des Saintes, le 12 avr. 1782. C¹ 172.

5. Chevalier de Castellan. De l'évêché de Vannes. G., 10 avr. 1748; L., 15 janv. 1762; LCL., 10 mai 1777; C., 13 mai 1779; RB., 25 mars 1785. C¹ 170.

6. Girardin. Originaire d'Irlande. Fils du procureur général du conseil supérieur de la Martinique; un frère dans la marine; un autre en service aux îles du Vent; parent de Girardin de Vauvré. G., 4 juil. 1754; L., 27 nov. 1765; C., 13 mars 1779. C¹ 171.

7. Clavel aîné. De Toulon. Fils aîné du capitaine de vaisseau; un frère dans la marine. G., 6 juil. 1750; L., 1^{er} mai 1763; C., 4 avr. 1777; RB., 24 nov. 1785. C¹ 170.

8. Le capitaine de vaisseau Cibon faisait fonction d'intendant de l'armée navale.

9. Vaugirauld de Rosnay. Parent de l'évêque d'Angers. G., 12 déc. 1755; L., 1^{er} oct. 1773; C., à prendre rang, 4 avr. 1780; pris rang, 9 mai 1781; major général de l'armée navale.

10. Renaud d'Allen. Des environs d'Aix-en-Provence. G., 12 juil. 1750; L., 1^{er} oct. 1764; C., 4 avr. 1777. C¹ 171.

11. Chevalier, puis comte Le Bègue. De Nancy. Fils du comte Le Bègue, chambellan du grand-duc de Toscane, gendre du capi-

taine de vaisseau Parcevaux. G., 1^{er} avr. 1748; L., 1^{er} janv. 1761; C., 4 avr. 1777; †, 13 mai 1808, Landerneau. C¹ 170, C¹ 191.

12. Étienne-Marc-Antoine-Joseph comte de Grasse Limermont. Fils du capitaine de vaisseau. Né à Toulon, le 28 juin 1757. G., 26 déc. 1771; L., 1781; C., 1792; a commandé, après la mort de Trogoft, les vaisseaux français sortis de Toulon; les a conduits en Angleterre en 1794; « depuis lors, il est resté à la solde de l'Angleterre jusqu'à son retour en France à la fin de 1814 »; CA., 8 juil. 1816; †, 20 févr. 1838, à Saint-Nazaire, près Toulon. C¹ 176, C⁷.

13. Traversais. Fils du capitaine de frégate. G., 12 janv. 1766; L., 13 mars 1779. C¹ 175.

14. Galien de Chabons. G., 8 mai 1772; E., 1^{er} août 1777; L., 14 avr. 1782. C¹ 186.



XII

FAMILLE DE SUFFREN ¹

Lorsque le bailli de Suffren fut reçu chevalier des ordres du roi, — le 30 mai 1784, — il dut produire, pour les preuves de son âge et de sa noblesse, les titres qui étaient exigés par les statuts des ordres de Saint-Michel et du Saint-Esprit. On doit à ces documents authentiques d'avoir sur ses ancêtres les renseignements qui suivent.

Le plus ancien ascendant qui y est cité, le trisaïeul paternel, Jean-Baptiste Suffren, sieur d'Aubes, est qualifié docteur ès droits, juge de la ville de Salon, en Provence. Il avait épousé Sibylle d'Arnaud. La famille passait pour être d'origine italienne, venue de Lucques au cours du ^{xiv}^e siècle.

Le bisaïeul, Louis de Suffren, chevalier, seigneur d'Aubes, était conseiller du roi en sa cour de parlement de Provence. La femme de celui-ci, d'après le contrat de mariage du 16 août 1648, était Polyxène de Guiran, fille de Pierre de Guiran, conseiller du roi en sa cour des comptes, aides et finances de Provence, et de Claude de Gaillard, son épouse.

Le grand-père, Joseph-Jean-Baptiste de Suffren, était resté fidèle aux traditions parlementaires de la famille; il est qualifié conseiller du roi, doyen du parlement de Provence. Sa femme, la grand-mère paternelle du bailli, était, d'après le contrat de mariage passé à Saint-Tropez, Geneviève de Castellane Saint-Jeurs, d'une vieille famille provençale, qui, au ^{xvii}^e et au ^{xviii}^e siècle, n'a pas compté moins de quatorze officiers dans les galères ou dans la marine royale. Le père de Geneviève de Castellane, François de Castellane, était maréchal de camp; c'est le premier ancêtre de caractère militaire que l'on trouve dans les ascendants de Suffren. La mère de Geneviève de Castellane était Marguerite de Forbin de Janson; le nom de cette famille était, comme celui des Castellane, l'un des plus connus de la marine provençale.

Le père du bailli, Paul de Suffren, chevalier, seigneur de Saint-

1. Ci-dessus, p. 450. — A. M., dossier Suffren.

Tropez, de Richebois, de la Mole, marquis de Saint-Cannat et autres places, avait le titre de premier consul et procureur du pays de Provence. Il mourut à Aix-en-Provence, le 10 septembre 1756, âgé d'environ soixante-quinze ans. Il ne sut rien, par conséquent, de la gloire qui devait illustrer le nom de Suffren, et il est peu probable qu'il ait exercé une influence particulière sur la formation du génie de son troisième fils.

La mère ne connut pas davantage la gloire de Pierre-André ; elle était morte avant son mari. Elle s'appelait Marie-Hiéronyme de Bruni de La Tour d'Aigues, d'une famille de la noblesse de Provence et du Comtat, à laquelle devait appartenir le navigateur d'Entrecasteaux.

Du mariage de Paul de Suffren et de Marie de Bruni naquirent neuf enfants, quatre fils et cinq filles ; deux filles entrèrent dans la vie religieuse. Une tante et une grand'tante du bailli étaient aussi religieuses.

L'aîné des quatre fils, Joseph-Jean-Baptiste de Suffren de Saint-Tropez, fut maréchal de camp et servit en Italie dans la guerre de la succession d'Autriche.

Le second, Louis-Jérôme, entra dans les ordres ; docteur de Sorbonne, il fut l'avant-dernier évêque de Sisteron et le dernier évêque de Nevers de l'ancien régime.

Le troisième, Pierre-André, qui est le grand homme de mer, et le quatrième, Paul-Julien, avaient été destinés à la marine. Ils étaient deux jeunes enfants, quand ils furent reçus le même jour, — 23 septembre 1737, — frères chevaliers de justice dans l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem. Tous deux devaient arriver à la dignité de bailli. Lorsque les Français de Bonaparte se présentèrent devant l'île de Malte en 1798, le bailli de Saint-Tropez, comme on appelait Paul-Julien de Suffren, commandait une partie des forces de la Religion. Après la capitulation, il quitta l'île avec le grand maître Hompesch.

Un cousin du bailli, le chevalier de Suffren. « cadet de Provence, très pauvre », était passé à Saint-Domingue, « dans l'espoir trompeur d'y faire fortune ». Lors de sa campagne dans l'escadre de d'Estaing, Suffren eut l'occasion de voir les membres de cette branche de sa famille. L'un d'eux, M. de Suffren, ruiné par la guerre civile de Saint-Domingue, se trouvait en 1811 maire de la petite commune de Stavelot, dans le département de l'Ourthe, aujourd'hui province de Liège, en Belgique. A cette date, il reçut de Napoléon une pension de huit cents francs. L'empereur disait à Sainte-Hélène (*Mémorial*, 6 novembre 1816) qu'il avait accordé beaucoup à la famille de Suffren. C'était un hommage rendu à la mémoire d'un marin en qui il avait deviné un génie militaire analogue au sien.

XIII

ESCADRE DE SUFFREN

I. — AU DÉPART DE BREST ¹

- Le Héros* 74 c. d. CC. : Suffren.
 L. : Ruyter Werfusé², Pas de Beau-
 lieu³, marquis de Pierrevert,
 d'Hesmivy de Moissac⁴, Cha-
 teaubourg⁵.
 E. : de Goy, comte de Biekke.
 LF. : Dulac, La Varye.
 OA. : Amiel, Jiloux, de Kerivolan.
 Ch. : Pierre Lavau.
 A. : R. P. Félicissime de Belfort (?),
 capucin.
- L'Annibal* 74 CC. : Trémigon l'ainé.
 L. : Galles⁶, Huon de Kermadec⁷,
 Boissauveur⁸.
 E. : de Rochemaure⁹, chevalier d'A-
 ché, de Gualez¹⁰.
 LF. : Morfoace.
 OA. : La Thiolaye¹¹, Prévost de La
 Croix, d'Amphernet.
 Ch. : Boucher.
 A. : R. P. Tiburce, capucin.
- Le Vengeur* 64 d. CC. : Forbin¹².
 L. : Lavaulx, Beaumont Le Maître¹³,
 Idgersnjöld¹⁴.
 E. : de Richery, de Fontienne, de
 Combeau.

- A. : R. P. Delphini, grand-carme (de la place Maubert).
- L'Artésien 64 c. d. CC. : Cardailiac ¹⁵.
 L. : La Boessière ¹⁶, La Tour Du Pin ¹⁷.
 E. : Stefano (napolitain), Bils (suédois).
 CB. : Bouvet ¹⁸.
 Ch. : Adam La Gravelle.
- Le Sphinx 64 d. A. : R. P. Agapit, capucin.
 CC. : Du Chilleau de La Roche ¹⁹.
 L. : Bourdeille ²⁰, de Launerstierna (suédois).
 E. : Laugier de Beaucouse, Courson de La Villehelio, d'Ouessant.
 Ch. : Renaud.
- La Fortune 18 A. : Harts, prêtre irlandais.
 LC. : Lusignan ²¹.
 E. : de La Galmelière.
 LF. : La Varye Le Roy, La Saudraye, La Cour.
 Ch. : Jaquier.
 A. : R. P. Gaillard, cordelier.

II. — AU DÉPART DE L'ÎLE DE FRANCE ²²

- L'Orient 74 c. CE. : d'Orves Thomas.
 Le Héros 74 CE. : Suffren.
 L'Annibal 74 CC. : Tromelin Boudin ²³.
 Le Sévère 64 CC. : Pallière ²⁴.
 Le Bizarre 64 CC. : La Landelle ²⁵.
 Le Vengeur 64 CC. : Forbin.
 Le Sphinx 64 CC. : Du Chilleau.
 L'Artésien 64 CC. : Bidé de Maurville ²⁶.
 L'Ajæx 64 CC. : Bouvet ²⁷.
 Le Brillant 64 CC. : Saint-Félix ²⁸.
 Le Flamand 50 CC. : Cuverville ²⁹.
 La Bellone 32 CC. : chevalier de Cillart ³⁰.
 La Fine 36 LC. : Périer de Salvart ³¹.
 La Pourvoyeuse 40 LC. : Galles.
 La Subtile 24 LC. : Pas de Beaulieu.

La *Sylphide* 14 c. LC. : Tromelin ³².
 Le *Diligent* 10 LF. : Macé.
 Le *Pulvériseur* brûlot CB. : Joyeuse ³³.

III. — PREMIERS RENFORTS REÇUS DANS L'INDE ³⁴

Le *Saint-Michel* 60 c. d. CC. : d'Aymar.
 CS. : Vignes d'Arrac ³⁵.
 L. : Du Pas de La Mancelière ³⁶,
 La Rochefoucault Du Puy
 Rousseau ³⁷.
 L'*Illustre* 74 CC. : Bruyères ³⁸.
 L. : La Règle ³⁹, Voutron ⁴⁰.
 La *Consolante* LC. : Péan de La Villehunault ⁴¹.

IV. — SECONDS RENFORTS REÇUS DANS L'INDE ⁴²

Le *Fendant* 74 c. CC. : Peynier.
 L. : Nevet de Pontbriant.
 L'*Argonaute* 74 CC. : Clavières ⁴³.
 Le *Hardi* 66 CC. : Kerhué ⁴⁴.
 La *Cléopâtre* 36 LC. : Rosily ⁴⁵.

1. Ci-dessus, p. 479. — *Journal de bord du bailli de Suffren...*
 A. M., C^o 730, 710, 732, 738, 733, 761.

2. Ruyter Werfusé. Passé, le 23 janv. 1782, au commandement de l'*Hannibal* anglais; le 13 févr. 1782, de la *Pourvoyeuse*; « chargé de l'escorte d'un convoi, s'en sépara maladroitement pendant une nuit, ne vint point à sa défense, fut cause qu'il se dispersa et que cet événement retarda de beaucoup les opérations du général, qui le démonta le 20 mars 1782. » Cⁱ 175.

3. Pas de Beaulieu. G., 12 nov. 1764; L., 1^{er} avr. 1778. « A commandé successivement la *Bellone* et le petit *Annibal* (l'*Hannibal* anglais). A rempli avec distinction les missions et les croisières qui lui ont été confiées, et s'est très bien conduit au combat du 20 juin 1783. » C. à prendre rang, 15 juillet 1784. Cⁱ 175, Cⁱ 23.

4. D'Hesmivy de Moissac. Fils de l'intendant de la Guadeloupe. G., 12 janv. 1766; L., 13 mars 1779. « S'est trouvé à tous les combats sur le vaisseau le *Héros*, où il a réuni les fonctions de major de l'escadre et de capitaine de pavillon. A commandé le vaisseau en chef au dernier combat, le général étant sur la *Cléopâtre*; s'est toujours très bien conduit. » C., à prendre rang, 15 juill. 1784. Cⁱ 175, Cⁱ 23.

5. Basset de Chateaubourg. G., 5 oct. 1767 ; L., 4 avr. 1780 ; RC., 15 juill. 1784. C¹ 186.

6. Chevalier de Galles, plus tard Morard de Galles. Gentilhomme du Dauphiné ; a été page du maréchal prince de Soubise. G., 30 mars 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; C., 1^{er} juin 1781 ; CA., 1^{er} juill. 1792 ; VA., 7 janv. 1793. C¹ 173, C¹ 191.

7. Huon de Kermadec. Fils et petit-fils d'officiers de la marine. G., 12 janv. 1766 ; L., 13 mars 1779. C¹ 175.

8. De Boissaveur. AP., 31 mars 1770 ; EP., 1^{er} déc. 1776. C¹ 186. Il était embarqué sur l'*Annibal* comme lieutenant de vaisseau et de port.

9. De Rochemaure. Tué au combat du 16 avril 1781.

10. De Gualez. Tué au combat du 12 avril 1782.

11. De La Thiolaye. Tué au combat du 16 avril 1781.

12. Comte de Forbin. G., 7 oct. 1756 ; L., 27 nov. 1765 ; C., 13 mars 1779. Démonté par Suffren. Mis au château du Pont-Saint-Esprit. « Sa Majesté, ayant été informée que cet officier avait annoncé dans sa conduite plus d'incapacité et de défaut de caractère que de mauvaise volonté », elle l'a fait mettre en liberté, « en lui enjoignant de demander sa retraite, qui lui a été accordée sans satisfaction, le 12 septembre 1784. » C¹ 173, C¹ 23.

13. De Beaumont Le Maître. Fils d'un capitaine de galère. G., 12 janv. 1766 ; L., 13 mars 1779. « S'est distingué au combat du 3 sept. 1782, commandant l'*Ajax*. A passé ensuite au commandement du *Saint-Michel* en croisière et s'en est bien acquitté. S'est trouvé à tous les combats ; s'est bien conduit au dernier, du 20 juin 1783. Est encore dans l'Inde. » C., à prendre rang, 15 juill. 1784. C¹ 175, C¹ 23.

14. C. L. Idgersnjöld, lieutenant suédois.

15. Chevalier de Cardaillac. CM. G., 4 juillet 1754 ; L., 27 nov. 1765 ; C., 13 mars 1779 ; tué, 16 avril 1781, à Praia. C¹ 171.

16. De La Boessière. Il commanda l'*Artésien* après la mort de Cardaillac. « Il se comporta assez mal dans ce commandement. » Passé le 14 juillet 1782 sur l'*Annibal*. C¹ 174.

17. Chevalier de La Tour Du Pin Montauban. Gentilhomme du Dauphiné. Parent du duc de Gontaut. G., 12 janv. 1766 ; L., 13 mars 1779. « Est très brave et a servi avec beaucoup d'honneur et de zèle. » C¹ 175, C¹ 23.

18. Pierre-Servais-René Bouvet. Fils du commandant de l'*Ajax*, mort à Trincomali le 6 oct. 1782 (ci-dessous, n. 27) ; père du contre-amiral honoraire Pierre Bouvet. Né à Saint-Servan, le 10 avril 1750. Il était au combat de la *Belle Poule*. CB., 1^{er} févr. 1781. « A servi avec distinction pendant toute la guerre. Il a toutes les qualités d'un bon officier. Son âge et sa santé font croire qu'il servirait bien utilement à la mer pendant vingt ans. » (Note de

1785.) †, 25 mars 1795, Paris. Cⁱ 20, Cⁱ 159. CUNAT, *Les Volontaires et les officiers auxiliaires... Pierre-Servais-René Bouvet*, 1842. FABRE, *Les Bouvet ; Voyages et combats*, 1867.

19. Comte Du Chilleau. « S'est trouvé à tous les combats. S'est très bien conduit à ceux de Sadras, de Providien, de Negapatam et de Goudelour ; était chef de file à ce dernier. Au combat de Negapatam, il fut blessé et brûlé. » Pension de 1500 livres, 15 juil. 1784. Cⁱ 23.

20. De Bourdeille. G., 5 oct. 1767 ; L., 4 avr. 1780 ; tué dans l'Inde au combat du 12 avril 1782. Quand il fut nommé chevalier de Saint-Louis, le 26 oct. 1782, il était mort depuis plus de six mois. Cⁱ 186.

21. Bernard-Manuel Lusignan. Du Béarn. Neveu de M. de La Borde, banquier de la cour. G., 5 oct. 1767 ; L., 13 mars 1779. Cⁱ 175.

22. Ci-dessus, p. 495. — *Journal de bord du bailli de Suffren*, à la date du 6 décembre 1781.

23. Tromelin Boudin. De Morlaix. G., 6 juil. 1750 ; L., 1^{er} mai 1763 ; C., 4 avr. 1777. « Du mois d'août 1780, commandé le *Brillant*, et passé au commandement de l'*Annibal* ; ne s'est pas approché, par erreur de manœuvre, au combat du 17 févr. 1782 ; s'est assez mal conduit à ceux des 12 avril, 6 juil. et 3 sept. de la même année ; a demandé à quitter son commandement. On lui a reproché d'avoir soufflé le mauvais esprit qui a régné dans l'escadre, de n'avoir pas exécuté les signaux et d'avoir été du nombre des capitaines qui ont laissé le général aux prises avec l'ennemi et ne se sont pas approchés. » Rayé des listes, par décision du 25 juillet 1784. Cⁱ 171.

24. Pallière. « L'un des plus habiles capitaines de vaisseau de la compagnie des Indes ; a fait toute la guerre dernière, commandant un vaisseau de ligne dans l'escadre du comte d'Aché ; s'est acquis la meilleure réputation dans toutes les missions et les combats où il s'est trouvé. » Il fut fait capitaine de vaisseau à demeure, 25 oct. 1778. Cⁱ 8.

Du 14 juillet 1782, le *Sévère* fut commandé par Maurville de Langle. — Charles-Alexandre de Maurville de Langle. Troisième fils du lieutenant général ; ils étaient cinq frères dans la marine. G., 12 nov. 1764 ; L., 1^{er} avril 1778. Commandant le *Sévère*, il assista aux combats du 3 sept. 1782 et du 20 juin 1783, « dans lesquels il ne se comporta pas très bien. » Il perdit le *Sévère* au cap de Bonne-Espérance, le 26 janv. 1784. R., sans satisfaction, 25 juil. 1784. Cⁱ 175.

25. Chevalier de La Landelle de Roscanvec. Neveu de Du Bois de La Motte ; un frère dans la marine. G., 17 sept. 1751 ; L., 1^{er} oct. 1764 ; C., 13 mars 1779. S'est trouvé aux combats des 17 févr.,

12 avr., 6 juil., 3 sept. 1782 ; a quitté le *Bizarre* pour cause de maladie le 23 sept. 1782. « Il a été du nombre des capitaines qui sont restés en panne tandis que le général était aux prises avec l'ennemi. » R., sans satisfaction, 25 juil. 1784. C¹ 171.

Du 23 sept. 1782, le *Bizarre* fut commandé par Bihan de Tréouret de Pennelé. G., 1^{er} oct. 1768 ; L., 4 avr. 1780 ; chevalier de Saint-Louis, 24 avril 1783 ; R., sans satisfaction, pour avoir perdu le *Bizarre* (4 oct. 1782), 25 juil. 1784 ; n'a été fait chevalier de Saint-Louis qu'en vertu de nouveaux ordres, expédiés le 26 févr. 1785. C¹ 186.

26. Bidé de Maurville. (Ci-dessus, Appendice II, n. 13.) « S'est constamment mal conduit aux combats des 17 févr., 12 avr. et 6 juil. 1782. Le 5 juin 1782, il laissa échapper un vaisseau anglais en levant chasse, malgré le signal qui lui avait été fait de la continuer. Démonté par le général après le combat du 6 juil. et renvoyé en France. » Enfermé au château de l'île de Ré ; remis en liberté et rayé des listes, 25 juil. 1784. C¹ 173.

27. Bouvet, appelé d'abord Bouvet de Précourt. Père du capitaine de brûlot de l'*Artésien* : ci-dessus, n. 18. « Admis dans la marine royale sur sa réputation, le 29 août 1779, dans le grade de capitaine de vaisseau dont il avait la commission dès 1758. Il prit alors le commandement de l'*Ajax* pour aller dans l'Inde. Avant cette destination, il avait 18 ans 2 mois effectifs de mer et 12 campagnes pour le service de la compagnie des Indes. Employé — sous le nom de Bouvet de Précourt — dans l'escadre du comte d'Aché en 1758 et 1759, il s'était distingué dans tous les combats de l'Inde, commandant le *Bien-Aimé...* » †, 6 oct. 1782, Trincomali. Sa veuve, née Dordelin, reçut une pension de 800 livres, 2 août 1783. C¹ 20.

28. Marquis de Saint-Félix. G., 12 déc. 1755 ; L., 24 mars 1772 ; C., 9 mai 1781. Avait commandé la *Fine*, partie de Brest le 16 mars 1781, ayant touché au Cap le 25 mai et réexpédiée pour l'île de France le 5 juin. Il commanda successivement le *Brillant* et l'*Artésien*. « S'est conduit avec distinction dans les trois premiers combats ; est retourné à l'île de France après celui de Trincomali. Est revenu en second sur le *Fendant*, et s'est trouvé au dernier combat du 20 juin 1783, où il a été blessé. » Pension de 800 livres, accordée après le deuxième combat, portée à 1200, 15 juil. 1784. C¹ 172, C¹ 23.

Aux deux derniers combats, le *Brillant* fut commandé par le chevalier de Kersauson de Goasmelquin. G., 31 mars 1758 ; L., 14 févr. 1778. Dans l'Inde depuis 1776 ; s'est trouvé à six combats ; « s'est très bien conduit à celui du 20 juin 1783. » C., à prendre rang, 15 juil. 1784. C¹ 174, C¹ 23.

29. Louis-Hyacinthe Cavalier de Cuverville. Fils d'un écuyer de main du roi. Né à Cuverville, le 15 mars 1740. G., 12 déc. 1755 ;

L., 24 mars 1772; C., 9 mai 1781. « A commandé successivement le *Flamand* et le *Vengeur*; s'est conduit avec valeur dans tous les combats. » Pension de 600 livres, accordée après le deuxième combat, portée à 1000, 15 juil. 1784. A émigré et fait la campagne des princes. RCA., 31 déc. 1814. C¹ 172, C¹ 23.

30. Chevalier de Cillart (Appendice IV, n. 43). Passé le 13 févr. 1782 au commandement du *Sévère*. Au combat du 6 juil. 1782, devant Negapatam, « la peur s'empara de lui au point qu'il amena son pavillon. Il fut forcé par ses officiers à le faire rehisser, et, comme il s'était assez mal conduit dans les deux précédents combats, des 17 févr. et 12 avr., il a été cassé, le 25 juil. 1784. - C¹ 172. — Il adressa au ministre un long mémoire justificatif sur sa conduite. B¹ 207.

Du 11 avril 1783, la *Bellone* fut commandée par Costebelle. Neveu du capitaine de vaisseau. G., 12 janv. 1766; L., 13 mars 1779. « Détaché de l'île de France à Ceylan, commandant la corvette la *Navade*, a attendu l'escadre et a croisé, quoiqu'il eût la jambe cassée; a commandé ensuite la frégate la *Consolante* en ligne au combat du 20 juin sur Goudelour. Est resté dans l'Inde, commandant la *Bellone*. » C., à prendre rang, 15 juil. 1784; pris rang, 1^{er} mai 1786; †, 5 juil. 1791, Paris. C¹ 23, 175, 191.

31. Périer de Salvert. Fils du capitaine de vaisseau; c'est lui qui était gendre de Bigot de Morogues, et non son père, comme le porte par erreur notre *Marine sous Louis XV*, p. 493, n. 20, G., 5 avr. 1762; L., 14 févr. 1778. Avec la *Fine*, il prit part aux combats des 17 févr., 12 avr., 6 juil. 1782; passé au commandement du *Flamand*, 14 juil. 1782; tué sur le *Flamand* au combat de Goudelour, 20 juin 1783. Sa veuve, née Bigot de Morogues, reçut une pension de 1200 livres. C¹ 175, C¹ 16, C¹ 23.

Du 14 juillet 1782, la *Fine* fut commandée par François-Josué chevalier de La Corne. G., 5 oct. 1767; L., 13 mars 1779; RC., 17 juil. 1785. C¹ 175.

Du 23 sept. 1782, elle fut commandée par L'Abbé de Saint-Georges, baron de Bar. G., 2 avr. 1772; E., 1^{er} avr. 1777; L., 14 avr. 1782. C¹ 186.

Après la mort de Périer de Salvert au cours du combat du 20 juin 1783, son second, Trublet de Villejégu, capitaine de brûlot pour la campagne, prit le commandement du *Flamand*. « Employé d'abord sur le *Sérapis*; passé sur le *Flamand*; s'est trouvé dans tous les combats et a été distingué par tous les capitaines... Périer de Salvert ayant été tué en s'approchant par la première bordée de l'ennemi, Trublet a continué de s'approcher avec autant de précision dans sa manœuvre que de courage, à la grande satisfaction du général [qui, dit-on, lui remit lui-même sa propre croix de Saint-Louis]. Il a trente-cinq ans, de l'esprit, des connaissances, et est

bon marin. Proposé pour le grade de lieutenant de vaisseau et la croix de Saint-Louis. — Bon pour le tout. » (Louis XVI.) 15 juil. 1784. C¹ 23. — L., 15 juil. 1784 ; C., 1^{er} juil. 1792 ; RCA, sous la Restauration ; †, 21 juin 1829, Rennes. C¹ 191. Cf. CUNAT, *Histoire du bailli de Suffrén*, p. 395-398. — Auteur de l'*Histoire de la campagne de l'Inde*, Rennes, an X.

32. Launay de Tromelin (Appendice X, n. 13) ou La Nugny de Tromelin. Les Tromelin étaient plusieurs frères dans la marine. La Nugny de Tromelin : G., 12 janv. 1766 ; L., 13 mars 1779. C¹ 175.

33. Villaret de Joyeuse. Né à Auch, le 27 mai 1750. « Navigue depuis 1763 sur les bâtiments du roi dans les mers de l'Inde et a été utilement employé par les gouverneurs qui ont demandé son admission dans la marine. » LF., 14 avr. 1778 ; CB., il commanda tour à tour le *Pulvériseur*, la *Bellone*, la *Naïade*, avec laquelle il a été pris après le combat le plus glorieux. [Cf. CUNAT, *Histoire du bailli de Suffren*, p. 381-382.] Fait chevalier de Saint-Louis pour cette action. Resté dans l'Inde, commandant le *Coventry*. « C'est un excellent officier à tous égards. » L., 15 juil. 1784 ; C., 1^{er} janv. 1792 ; CA., sept. 1793 ; †, 24 juil. 1812, Venise. C¹ 7, 23, 191.

34. Ci-dessus, p. 528.

35. Chevalier de Vignes d'Arrac. G., 1^{er} févr. 1756 ; L., 1^{er} oct. 1773 ; C., 9 mai 1781. « D'abord en second sur le *Saint-Michel* ; a passé ensuite au commandement de l'*Artésien*, avec lequel il s'est trouvé au combat du 20 juin 1783. S'est bien conduit. » 800 livres de pension, 15 juil. 1784. C¹ 172, C¹ 23.

36. Du Pas de La Mancelière. G., 19 janv. 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; C., 15 sept. 1782 ; pris le commandement de l'*Ajax*, 9 févr. 1783 ; tué au combat du 20 juin 1783. C¹ 173.

37. Pierre-Louis-Marie La Rochefoucault Du Puy Rousseau. Né au château du Puy Rousseau, près la Garnache (Vendée), le 24 juil. 1749. G., 15 juin 1767 ; L., 13 mars 1779 ; RC., 23 mars 1785 ; a émi-gré ; RC., 31 déc. 1814. C¹ 175.

38. Comte de Bruyères. « S'est conduit d'une manière distinguée au combat du 3 sept. 1782, où il a été grièvement blessé, très bien à celui du 20 juin et pendant toute la campagne. » Promu commandeur de l'ordre de Saint-Louis, 15 juillet 1784. C¹ 23.

39. Chevalier de La Règle. « Était en second sur le vaisseau l'*Illustre*, qui s'est distingué aux combats du 3 sept. 1782 et du 20 juin 1783. A commandé ensuite l'*Ajax*. Le comte de Bruyères a fait de lui le plus grand éloge. » 600 livres de pension, 15 juil. 1784. C¹ 23.

40. Voutron. Neveu du capitaine de vaisseau. G., 30 sept. 1762 ; L., 14 févr. 1778 ; tué au combat de Trincomali, 3 sept. 1782. C¹ 175.

41. Péan de La Villehunault. G., 8 mai 1757 ; L., 4 avr. 1777 ; LCL., 15 sept. 1782 ; quitté l'*Orient*, le 2 sept. 1780, pour commander la *Consolante* ; tué au combat du 3 sept. 1782. C¹ 174.

42. Ci-dessus, p. 539.

43. Chevalier de Clavières. « S'est bien conduit au combat du 20 juin 1783. » 1000 livres de pension, 15 juil. 1784. C¹ 23.

44. Michel-Joseph chevalier Cramezel de Kerhué. Né à Guérande, le 17 févr. 1738. G., 7 oct. 1756 ; L., 4 avr. 1777 ; C., à prendre rang, 20 juil. 1782 ; pris rang, 15 sept. 1782. C¹ 173, 186.

Le *Hardi*, parti armé en flûte, avait été commandé d'abord par Martinet. Ce lieutenant de vaisseau prit en 1782 le commandement de la *Cléopâtre* ; il le quitta pour maladie, déc. 1782, et repassa en France.

45. Chevalier de Rosily. Fils du chef d'escadre Rosily de Méros. G., 25 juil. 1762 ; E., 1^{er} févr. 1770 ; L., 14 févr. 1778. — En Angleterre, 1^{er} oct. 1774-1^{er} juil. 1777. Du 3 déc. 1777, commandé le lougre le *Coureur* ; pris et conduit en Angleterre, juin 1778 ; de retour, févr. 1780. — « Commandait la *Cléopâtre*, sur laquelle le général était au combat du 20 juin. A été chargé avec cette frégate des missions les plus dangereuses, et s'en est bien acquitté. Est plein de zèle et de talents. » C., à prendre rang, 15 juil. 1784. C¹ 175, C¹ 23.

Suffren, qui a su apprécier le mérite chez ses officiers de toute origine et le faire récompenser, a rédigé cette note sur un officier bleu, Ravenel : « Le sieur Ravenel, officier du plus grand mérite. S'est parfaitement acquitté pendant deux ans du détail général de l'escadre. S'est trouvé à tous les combats et a été blessé à celui du 20 juin. Proposé pour le grade de lieutenant de vaisseau à la date de son brevet de lieutenant de port, en lui conservant les appointements qu'il avait en cette dernière qualité. » C¹ 23. — Il était devenu capitaine de vaisseau. Il signe de ce titre une pétition, datée du 1^{er} avril 1815, de l'île Maurice, ci-devant île de France. Il y rappelle ses « quarante-cinq ans de services, d'honorables blessures, et la confiance dont m'honorait particulièrement M. le bailli de Suffren. » Il avait alors soixante-sept ans révolus. Dossier Ravenel.

Deux frégates rejoignirent encore l'escadre après la suspension des hostilités :

Le 14 juillet 1783, l'*Hermione*, 36 c., de Du Pérou (G., 17 sept. 1756 ; L., 4 avr. 1777 ; C., 15 sept. 1782 ; R., 22 juill. 1785. C¹ 173) ;

Le 21 septembre 1783, la *Surveillante*, 36 c., d'Amé de La Laune (neveu de Le Guay, premier commis de la Marine. Né à Sisteron, le 6 mars 1746. G., 28 juil. 1762 ; L., 14 févr. 1778 ; C., 1^{er} mai 1786 ; n'a pas émigré ; RCA., 31 déc. 1814. C¹ 175).

XIV

LISTE DES OFFICIERS DE LA MARINE ROYALE
AU 1^{er} JANVIER 1787 ¹

ÉTAT DU NOMBRE DES OFFICIERS DU CORPS DE LA MARINE
ET ÉLÈVES EXISTANT AU 1^{er} JANVIER DE CHAQUE ANNÉE A
PARTIR DE 1787

| ANNÉES | Vice-amiraux | Lieutenants généraux | Chefs d'escadre | Chefs de division | Capitaines de vaisseau | Majors de vaisseau | Lieutenants de vaisseau | Sous-lieutenants de vaisseau | Élèves de la marine | | | TOTAL des officiers et élèves |
|--------|--------------|----------------------|-----------------|-------------------|---------------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------|
| | | | | | | | | | 1 ^{re} classe | 2 ^e classe | 3 ^e classe | |
| 1787 | 4 | 19 | 41 | 40 | 93 | 100 | 487 | 239 | 356 | | 1 | 1380 |
| 1788 | 4 | 17 | 41 | 39 | 89 | 96 | 506 | 424 | 300 | 9 | 99 | 1624 |
| 1789 | 3 | 15 | 41 | 40 | 90 | 97 | 577 | 431 | 194 | 116 | 51 | 1655 |
| 1790 | 3 | 14 | 39 | 38 | 87 | 95 | 633 | 428 | 107 | 185 | 21 | 1650 |

AMIRAL (1)

S. A. S. Mgr le duc de Penthièvre ².

1. Ci-dessus, p. 569. — C¹ 191, 192.

2. Nommé en survivance le 1^{er} janvier 1734; exerce depuis le 1^{er} décembre 1737.

VICE-AMIRAUX (4)

Ils prennent rang après les maréchaux de France.
Appointements, 24 000 livres.

| | |
|---|------------------|
| Comte d'Estaing ¹ | 6 février 1777 |
| Marquis de Saint-Aignan ² | 17 novembre 1781 |
| Prince de Montbazou | 11 mars 1784 |
| Bailli de Suffren Saint-Tropez ³ | 4 avril 1784 |

LIEUTENANTS GÉNÉRAUX (19)

Leur nombre n'est point fixé, le roi se réservant de l'augmenter ou de le diminuer, suivant les besoins du service. Les lieutenants généraux des armées navales prennent rang avec ceux du service de terre, à la date de leurs provisions. Appointements, 12 000 livres.

| | |
|---|--|
| 4 janvier 1777. | 22 mars 1781. |
| S. A. S. le duc d'Orléans ⁴ . | Comte de Grasse Tilly. |
| 6 février 1777. | 1 ^{er} avril 1781. |
| Bailli de Raimond d'Eaux ⁵ . | De Laccary ⁹ . |
| C ^{te} Du Chaffault de Besné ⁶ . | 12 janvier 1782. |
| 1 ^{er} mars 1779. | Marquis Deshayes de Cry. |
| Comte de Breugnon ⁷ . | Chevalier de Fabry. |
| C ^{te} Du Bouexic de Guichen. | Vicomte de Rochechouart. |
| 1 ^{er} juillet 1780. | Comte Barras de Saint-Lau- rent ¹⁰ . |
| La Jonquière Taffanel. | Comte d'Arbaud de Jouques. |
| 16 février 1781. | La Motte-Picquet. |
| C ^{te} de La Touche de Tréville ⁸ . | |

1. Amiral, 1^{er} janv. 1792.
2. Mort à Paris, 30 nov. 1788.
3. La quatrième charge de vice-amiral, créée en sa faveur, sera supprimée après lui.
4. Amiral, 1^{er} janv. 1792.
5. VA., 5 déc. 1788.
6. Amiral, 1^{er} janv. 1792.
7. VA., 1^{er} janv. 1792.
8. Commandant la marine à Rochefort, 19 avril 1781 ; †, 22 nov. 1788, Paris.
9. VA., 1^{er} janv. 1792.
10. VA., 1^{er} janv. 1792.

| | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | 8 février 1783. |
| 14 août 1782. | Baron de Monteil ³ . |
| Comte d'Hector ⁴ . | 20 août 1784. |
| Marquis de Vaudreuil ⁵ . | Chevalier de Bausset ⁴ . |

CHEFS D'ESCADRE (41)

Leur nombre n'est point fixé, le roi se réservant de l'augmenter ou diminuer, suivant les besoins du service. Ils prennent rang avec les maréchaux des camps et armées à la date de leurs provisions. Appointements, 6 000 livres.

| | |
|---|--|
| 1 ^{er} juin 1778. | Chevalier Coriolis d'Espino- nouse. |
| Moriès Castellet. | Comte de Cherisey. |
| 8 décembre 1779 | Comte de Vaudreuil ⁶ . |
| Bougainville ⁵ . | Beaussier Chateaufort. |
| 1 ^{er} février 1781. | Marquis de Chabert ⁷ . |
| Comte de Marin. | 11 mars 1784. |
| 18 février 1781. | Chevalier de Peynier ⁸ . |
| Chevalier Du Breil de Rays. | 20 août 1784. |
| 1 ^{er} avril 1781. | Commandeur de Dampierre ⁹ . |
| Dapchon. | Marquis de La Porte Vezins ¹⁰ . |
| 12 janvier 1782. | Poute marquis de Nieuil ¹¹ . |
| Chevalier d'Albert Saint- Hippolyte. | Comte Du Maitz de Goimpy. Comte d'Amblimont ¹² . |

1. Commandant la marine à Brest, 1^{er} févr. 1781 ; VA., 1^{er} janv. 1792.

2. Inspecteur général des classes, 31 déc. 1784.

3. †, 10 septembre 1787.

4. †, déc. 1790, Paris.

5. VA., 1^{er} janv. 1792.

6. Commande la marine à Rochefort ; VA., 1^{er} janv. 1792.

7. VA., 1^{er} janv. 1792.

8. Gouverneur général des îles sous le Vent ; VA., 1^{er} janv. 1792.

9. CA., 1^{er} janv. 1792.

10. Directeur général à Brest, 1^{er} avril 1781 ; CA., 1^{er} janv. 1792.

11. Inspecteur du corps royal des canonnières matelots ; CA., 1^{er} janv. 1792.

12. CA., 1^{er} janv. 1792.

| | |
|--|---------------------------------------|
| Commandeur de Glandevéz ¹ . | 1 ^{er} novembre 1786. |
| Baron d'Arros d'Argelos. | |
| Marquis de Briqueville. | Comte de Soulange ⁷ . |
| Vicomte de Balleroy. | Marquis de Castellane Ma- |
| Comte de Mithon de Ge- | jastres. |
| nouilly. | Vicomte de Souillac ⁸ . |
| Comte d'Albert de Rions. | Comte de Charitte ⁹ . |
| Des Touches ² . | |
| Comte de Cacqueray. | 2 novembre 1786. |
| Chevalier de Raimondis. | Cillart de Suville ¹⁰ . |
| Comte de La Grandière ³ . | De La Pérouse Du Galaup ¹¹ |
| De Boades. | Comte Le Bègue. |
| Comte de Cicé Champion. | Marquis de Castellet. |
| De La Clue ⁴ . | |
| Chevalier de Fautras ⁵ . | 13 janvier 1787. |
| Thévenard ⁶ . | Chevalier d'Aymar ¹² . |

1. Commandant la marine à Marseille; CA., 1^{er} janv. 1792.

2. CA., 1^{er} janv. 1792.

3. CA., 1^{er} janv. 1792.

4. De Provence. G., 20 janv. 1746; L., 17 avr. 1757; C., 24 mars 1772; directeur du port à Toulon, 30 avr. 1782. C¹ 170.

5. RVA., 6 juil. 1814.

6. Né à Saint-Malo, 7 déc. 1733; a navigué depuis 1746; entré dans la marine, 1770; C., 1^{er} janv. 1774; CP., Brest, 1^{er} janv. 1775; sous-directeur du détail du port, Brest, 30 nov. 1776; commandant la marine à Lorient, 13 mars 1779; B., 12 janv. 1782. C¹ 175. — Ministre de la Marine, 1791; VA., 1^{er} juil. 1792; †, 9 févr. 1815, Paris.

7. Directeur général à Rochefort, 2 nov. 1786.

8. François vicomte de Souillac. Du diocèse de Sarlat. Neveu de l'évêque de Lodève. G., 24 sept. 1749; commandant particulier de l'île Bourbon, 23 déc. 1775; C., 4 avr. 1777; gouverneur général des îles de France et Bourbon. C¹ 170. Cf. MAUTORT, *Memoires*, p. 168.

9. Commande la 9^e escadre. CA., 1^{er} janv. 1792; RVA., 6 juil. 1814.

10. CA., 1^{er} janv. 1792.

11. Campagne autour du monde.

12. CA., 1^{er} janv. 1792.

CHEFS DE DIVISION (40)

Grade créé par l'ordonnance du 1^{er} janvier 1786. Le nombre de ces officiers doit être de 27, non compris ceux attachés aux différents détails des ports et arsenaux ou chargés d'autres fonctions. Ils prennent rang avec les brigadiers du service de terre, à la date de leurs commissions. Appointements, 3 800 livres.

| | |
|--|--|
| 1 ^{er} mai 1786. | Comte de Flotte ⁹ . |
| Chevalier Le Gardeur de Tilly ¹ . | De Girardin ¹⁰ . |
| Baron de Durfort ² . | Marquis Verdun de La Crenne ¹¹ . |
| Chevalier de Renaud d'Al-len ³ . | Vicomte de Pontevès Gien ¹² . Chevalier de Médine. |
| Comte de Bruyères ⁴ . | Vicomte de Bernard de Marigny ¹³ . |
| Vicomte de Saint-Riveul ⁵ . | Marquis de Kergariou ¹⁴ . |
| Vicomte de Beaumont. | Vicomte Du Chilleau de La Roche. |
| Comte de Thy ⁶ . | Chevalier de Borda. |
| Chevalier de Trécesson. | Bruni d'Entrecasteaux ¹⁵ . |
| C ^{te} de Kéroulas de Cohars ⁷ . | |
| Vidal d'Audiffret ⁸ . | |

1. Commande la 8^e escadre. CA., 1^{er} janv. 1792; VA., 1^{er} juil. 1792.

2. Commande la 7^e escadre.

3. Commande la 3^e escadre.

4. Commande la 4^e escadre.

5. CA., 1^{er} janv. 1792.

6. Commande la 6^e escadre.

7. CA., 1^{er} juil. 1792.

8. AP., 1751; LP., 1765; opté, 1775; LCL., 1777; C., 13 mars 1779; directeur du port, Toulon, 26 sept. 1784. C^t 186.

9. Joseph comte, puis marquis de Flotte. Né à Saint-Pierre-d'Ar-genson (Hautes-Alpes), le 11 mars 1734. Avait été page du roi. G., 4 juil. 1754; L., 27 nov. 1765; C., 13 mars 1779; B., 1^{er} janv. 1785; CA., 1^{er} juil. 1792; pendu à Toulon, 10 sept. 1792. C^t.

10. Commande la 5^e escadre. CA., 1^{er} janv. 1792; VA., 1^{er} juil. 1792.

11. Commande la 2^e escadre.

12. Major général de la marine à Brest, 20 août 1784.

13. Major de la 1^{re} escadre.

14. Commandant de la garde de l'Amiral.

15. Gouverneur général des îles de France et de Bourbon; CA., 1^{er} janv. 1792.

| | |
|--|--|
| Comte de Roux de Bonneval ¹ . | Baron de Barbazan ⁷ . |
| Comte de Coëtneupren de Kersaint. | Marquis Barin de La Galissonnière ⁸ . |
| Comte de Kergariou Locmaria. | Comte de Macnemara ⁹ . |
| Chevalier de Sainneville. | De Fournoue ¹⁰ . |
| Texier de Norbec ² . | Vicomte de Vintimille ¹¹ . |
| Chevalier de Rivière ³ . | Vicomte de La Couldre La Bretonnière ¹² . |
| MacCarthy Martaigne ⁴ . | |
| Chevalier de Villages. | 2 novembre 1786. |
| De Beaudran ⁵ . | Marquis Du Bouzet ¹³ . |
| Chaussegros ⁶ . | Vicomte de Grenier ¹⁴ . |
| | Vicomte de Belizal. |

1. Major général de la marine à Toulon.
2. Tiré du corps royal d'artillerie où il était depuis 1748, 1762 ; L., 1^{er} mai 1763 ; C., 23 janv. 1780 ; directeur de l'artillerie à Toulon, 1^{er} mai 1786 ; CA., 1^{er} juil. 1792. C^t 175, 187.
3. Charles-Joseph chevalier de Rivière. G., 4 juin 1754 ; L., 1771 ; C., 4 avr. 1780. C^t 186.
4. Major général de la marine à Rochefort.
5. G , 5 sept. 1755 ; L., 15 nov. 1771 ; LCL., 13 mars 1779 ; C., 4 avr. 1780. C^t 186
6. AP., 15 mars 1751 ; L., 1752 ; LCL., 13 mars 1779 ; C., 4 avr. 1780. C^t 186.
7. Major de la 6^e escadre.
8. Major de la 3^e escadre.
9. Fils du capitaine de vaisseau ; neveu du vice-amiral Ils étaient trois frères dans la marine. G., 13 avr. 1756 ; L., 1^{er} janv. 1768 ; C., 4 avr. 1780 ; major de la 8^e escadre ; †, 4 nov. 1790, à l'île de France. C^t 186.
10. G., 25 févr. 1758 ; L., 24 mars 1772 ; LCL., 13 mars 1779 ; C , 4 avr. 1780. C^t 186.
11. CM. G., 25 avr. 1758 ; L., 24 mars 1772 ; C , 4 avr. 1780 ; a émigré ; RCA., 31 déc. 1814. C^t 174.
12. Né à Marchézieux (Manche), 8 juil. 1741. G., 5 sept. 1755 ; L., 24 mars 1772 ; C , 1780 ; commande la marine à Cherbourg, mars 1784 ; †, 25 nov. 1809. C^t 172 ; HIPPEAU, *Le Gouvernement de Normandie*, t. II, p. 159.
13. Neveu de Sabran Grammont. G., 3 oct. 1755 ; L., 24 mars 1772 ; LCL., 13 mars 1779 ; C., 9 mai 1781. C^t 172.
14. Fils d'un lieutenant de frégate. G., 12 déc. 1755 ; L., 24 mars 1772 ; C., 9 mai 1781 ; fait chevalier de Saint-Louis (7 sept. 1776),

13 janvier 1787.

14 avril 1788.

Marquis de Saint-Félix ¹.Chevalier de Langle ².

CAPITAINES DE VAISSEAU (93)

Le nombre des capitaines de vaisseau actifs doit être de 73, non compris ceux attachés aux différents détails des ports ou chargés d'autres fonctions. Appointements, 3 200 livres. — Le nombre des capitaines de vaisseau inactifs n'est pas fixé; ils n'ont que les deux tiers de leurs appointements. — Les capitaines de vaisseau prennent rang avec les colonels ou mestres de camp des troupes de terre à la date de leurs commissions.

18 février 1772.

9 mai 1781.

| | | | |
|-----------------------|---------|--------------------------------------|---------|
| La Martonie. | Inactif | De Gueidon. | Inactif |
| 4 avril 1777. | | Chevalier de Tanouarn ³ . | Actif |
| Lombard. | » | Chevalier de Cuverville. | » |
| Marquis de Laubépin. | » | Chevalier de Puget Bras. | » |
| 13 mars 1779. | | Commandeur de Ligon- | |
| Comte de La Croix. | » | dès Rochefort ⁴ . | » |
| Chevalier de La Lau- | | La Villéon de La Ville- | |
| rencie. | » | valio. | » |
| Chalvet baron de Sou- | | Vicomte de Montault de | |
| ville. | » | Saint-Sivier. | Inactif |
| Chevalier de Moriès. | » | La Roque Dourdan ⁵ . | Actif |
| 4 avril 1780. | | Chevalier Vaugirauld de | |
| Deydier de Pierrefeu. | » | Rosnay ⁶ . | » |
| Dubois. | » | La Bouchetière. | » |
| | | Baron de Suzannet. | » |

pour ses cartes de l'archipel au nord de l'île de France; a découvert des routes plus courtes et meilleures pour aller de cette île à toutes les parties de l'Asie; R., 4 avr. 1789. C¹ 172.

1. CA., 1^{er} juil. 1792.

2. Fleuriot de Langle. Né à Kerlonet (Côtes-du-Nord), 1^{er} août 1744. G., 4 juin 1758; L., 14 févr. 1778; C., 1782; massacré, le 11 déc. 1787, sur la chaloupe de l'*Astrolabe* qu'il commandait, dans l'archipel des Navigateurs (expédition de La Pérouse). C¹ 174, C¹ 191.

3. G., 12 déc. 1755; L., 24 mars 1772. Péri dans les mers de l'Inde, commandant la frégate la *Vénus*, déc. 1788. C¹ 172.

4. CM. G., 12 déc. 1755; L., 24 mars 1772 C¹ 172.

5. G., 12 déc. 1755; L., 24 mars 1772. Major de la 7^e escadre. C¹ 172.

6. Major de la 4^e escadre; VA., 13 juin 1814.

| | | | |
|---|---------|---|---------|
| Chevalier de Villeneuve Cillart. | Actif | Chevalier de Beaumanoir. | Inactif |
| Chevalier de Launay Tromelin. | » | Chevalier Cramezel de Kerhué. | » |
| Chevalier de Vignes d'Arzac. | Inactif | De Beaurepaire. | » |
| Baron de Clugny ¹ . | Actif | De Peytes Montcabrié. | » |
| Buor de La Charoulière ² . | » | Chevalier Saint-Michel Du Nezat. | » |
| De Grimouard ³ . | » | Blachon. | » |
| 1 ^{er} juin 1781. | | Chevalier de Simar. | » |
| Chevalier Morard de Galles. | Inactif | Chevalier de Clavel. | » |
| 20 juin 1781. | | Thierry. | » |
| Le Vassor comte de La Touche ⁴ . | Actif | Mayet de La Vilatelle. | Actif |
| 1 ^{er} août 1782. | | De Granchain ⁵ . | » |
| Chevalier Des Tourres. | Inactif | D'Orsin. | » |
| 15 septembre 1782. | | Vicomte de Grasse Du Bar ⁶ . | » |
| Chevalier de Sambucy. | » | Chevalier de La Règle. | Inactif |
| Chevalier d'Escorailles. | » | Groignard ⁷ . | Actif |
| | | 26 décembre 1782. | |
| | | Le Large ⁸ . | » |

1. G., 2 juil. 1756 ; L., 1^{er} oct. 1783 ; adjoint à la place de directeur des ports et arsenaux à la cour, 27 août 1781 ; gouverneur de la Guadeloupe. C¹ 173.

2. G., 6 août 1756 ; L., 4 avr. 1777. « On ne peut trouver dans un officier major plus de talents et plus de qualités militaires. » (Note de d'Estaing, B⁴ 208.) Épousa (1783) Mlle Cairon de Merville. Major de la 9^e escadre. CA., 1^{er} janv. 1792. C¹ 173.

3. G., 5 janv. 1758 ; L., 14 févr. 1778. Major de la 2^e escadre. C¹ 174.

4. Directeur adjoint des ports et arsenaux, 27 févr. 1785 ; inspecteur général des milices gardes-côtes, 7 mai 1786.

5. Major de la 5^e escadre.

6. A. quitté l'ordre de Malte pour se marier. G., 27 avr. 1757 ; L., 4 avr. 1777. C¹ 173.

7. Directeur des constructions à Brest, 1^{er} mai 1786. Ingénieur général de la marine.

8. AP., 1756 ; LP., 1^{er} déc. 1775 ; CP. et sous-directeur du port de Brest, 1^{er} janv. 1780. C¹ 186.

| | | | |
|-----------------------------------|-------|-------------------------------|-------|
| 28 novembre 1784. | | Kersauson de Goasmel- | |
| Gautier ¹ . | Actif | quin. | Actif |
| | | Chevalier de Caux. | » |
| 1 ^{er} janvier 1786. | | De Coëtnempren Ker- | |
| Le Dall Tromelin ² . | » | saint. | » |
| | | De Froger. | » |
| 1 ^{er} mai 1786. | | Comte Gaston de Vauvi- | |
| Amé de La Laune. | » | neux. | » |
| Chevalier de Rosily. | » | Durand de Braye. | » |
| Chevalier de Cogolin. | » | Pas de Beaulieu. | » |
| Comte Charles d'Agoult. | » | Beaumont Le Maître. | » |
| Coiffier de Breuil. | » | De Costebelle. | » |
| De Venel. | » | D'Hesmivy de Moissac. | » |
| Baron de Folligny. | » | Trogoff de Kerlessy. | » |
| Roquart Saint-Michel. | » | | |
| Marquis de Montbas. | » | 16 décembre 1786. | |
| De Rochegude. | » | Chevalier de Paty de | |
| De Suzannet. | » | Lusiès. | » |
| Marquis de Lort ³ . | » | Chevalier de Brach. | » |
| De La Motte Groult. | » | Froger de L'Éguille, aîné. | |
| Chevalier de Raousset | | Ruyter. | » |
| Seillons. | » | Chevalier Du Breignou. | » |
| De Kerguern. | » | Meyronnet de Saint- | |
| Saqui Destourès. | » | Marc. | » |
| Chevalier de Maurville. | » | Chevalier de Lorgeril. | » |
| Comte de Chavagnac ⁴ . | » | Chevalier de Villevieille. | » |
| Comte de Capellis. | » | Marquis de La Jaille. | » |
| La Prévalaye. | » | | |
| Chevalier de Montluc de | | 1 ^{er} janvier 1787. | |
| La Bourdonnaye. | » | Chevalier Sutton de Clo- | |
| | | nard ⁵ | » |

1. Ingénieur en chef passé au service de l'Espagne en 1769, où il devint brigadier des armées navales; y construisit six vaisseaux et quatre frégates; rentré en France en 1784 et nommé directeur des constructions à Toulon. C⁷.

2. AP., 3 juil. 1757; LP., 1^{er} déc. 1755; CP., 1^{er} oct. 1780; directeur du port à Rochefort, 1^{er} janv. 1786. C¹ 175.

3. Major de la 6^e escadre.

4. Major de la marine à Cherbourg.

5. Fils d'un syndic de la compagnie des Indes. G., 5 oct. 1767; L., 13 mars 1779; péri sur la frégate la *Boussole*, partie en 1785

14 avril 1788.

31 août 1788.

| | | | |
|-----------------------------------|-------|------------------------------------|-------|
| Chevalier de Monty ¹ . | Actif | Chevalier de Bataille de Mandelot. | Actif |
|-----------------------------------|-------|------------------------------------|-------|

MAJORS DE VAISSEAU (100)

Grade créé par l'ordonnance du 1^{er} janvier 1786. Nombre fixé à cent. Ils prennent rang avec les lieutenants-colonels du service de terre et obtiennent la croix de Saint-Louis à vingt ans de service. Appointements, 2 000 livres.

LIEUTENANTS DE VAISSEAU (487)

Le nombre de ces officiers a été fixé par l'ordonnance du 1^{er} janvier 1786 à 680. Partagés en deux classes : 1 600 et 1 050 livres d'appointements. Ils obtiennent la croix à vingt-deux ans de service et prennent rang avec les majors des troupes de terre à la date de leurs brevets.

SOUS-LIEUTENANTS DE VAISSEAU (239)

Créés par l'ordonnance du 1^{er} janvier 1786 et substitués aux lieutenants de frégate et capitaines de flûte. Nombre fixé à 840. Deux classes : 1 000 et 840 livres d'appointements. Les cent premiers obtiennent la croix à vingt-huit ans de service et prennent rang avec les capitaines des troupes de terre, et les autres sous-lieutenants avec les lieutenants desdites troupes à la date de leurs brevets.

ÉLÈVES DE LA MARINE (357)

Le nombre des élèves, substitués aux gardes du pavillon et de la marine, est fixé par l'ordonnance du 1^{er} janvier 1786 à 360, y compris les jeunes gens élevés dans les collèges.

1^{re} classe : 500 livres. — 2^e classe : 400 livres. — 3^e classe : 300 livres.

pour faire le tour du monde. La mort tragique de ce compagnon de La Pérouse donne un intérêt particulier à une lettre du 4 mars 1779, où il demandait à Sartine, d'une manière pressante, à être employé en service actif. « Si vos vœux me préparent une autre destination que celle de la Manche ou de la côte de Dunkerque, je vous prie de croire que je suis prêt à marcher au bout du monde, et disposé de la meilleure volonté à entreprendre tout ce que vous voudrez ordonner. » B¹ 90, C¹ 175.

l. G., 22 mars 1770; L., 9 mai 1781 C¹ 176 — Péri aussi sur la *Boussole*.

A titre de comparaison entre les cadres de la marine à la veille de la Révolution et les cadres actuels, on donne ci-dessous la composition du corps des officiers de marine, d'après l'état de l'année 1904 :

| | | |
|---|---|--|
| Vice-amiraux | 15 | |
| Contre-amiraux | 30 | |
| Capitaines de vaisseau | 125 | |
| Capitaines de frégate | 245, | plus 20 du cadre de résidence fixe. |
| Lieutenants de vaisseau { | 1 ^{re} classe 377 | } 754, plus 20 du cadre de résidence fixe. |
| | 2 ^e classe 377 | |
| Enseignes de vaisseau | 420 | |
| Aspirants de 1 ^{re} classe | 170 | |
| Aspirants de 2 ^e classe | Nombre variable suivant les besoins du service. | |



ADDITIONS ET CORRECTIONS

Page 7, ligne 22. Au lieu de Pujet, lire : Puget.

Page 8. Sur le voyage du comte d'Artois à Brest, A. DUCHATELIER a publié un journal du temps, dans la *Revue bretonne et maritime*, 1^{er} oct. 1846, p. 24-32.

Page 22. Du Houlbec. De Normandie. Fils d'un lieutenant de vaisseau, mort au service le 24 janv. 1751. « Sans bien. » G., 12 juil. 1741; L., 11 févr. 1756; C., 24 mars 1772; R., 12 avr. 1777; †, 1780. C¹ 169.

Page 32. Saulx de Rosnevet. De Bretagne. G., 6 juil. 1750; L., 1^{er} mai 1763; C., 28 juin 1755; †, 20 déc. 1776, Port-au-Prince (Saint-Domingue). C¹ 170.

Pages 56-57. Sur les établissements d'Indret, de Ruelle et de la Chaussade, voir A. DONEAUD, *La Marine française et ses arsenaux*. (*Revue maritime et coloniale*, t. XXIX, 1870, p. 75-77.)

Page 77. Chevalier de Bompar. Cousin germain du lieutenant général. G., 15 janv. 1746; C., 24 mars 1772; B., 12 janv. 1782; RCE., 23 janv. 1785. C¹ 170.

Page 93. Cornic, ou Cornic Duchêne, fils d'un capitaine marchand de Morlaix. « Avait beaucoup navigué avant d'entrer au service. » LF., 27 sept. 1757; CB., 5 nov. 1761; L., 1^{er} oct. 1764; LCL., 10 mai 1777; RC., 13 déc. 1778. C¹ 174. — Ch. ALEXANDRE, *Histoire de Charles Cornic*, 1848; LE GOFFIC, « Un officier bleu » (*Sur la côte*, 1897). Cf. CORRE, *L'Ancien Corps de la Marine*, p. 187, 189.

Page 100. Dès le 4 février 1778, c'est-à-dire deux jours avant la signature des traités, l'ordre avait été expédié à tous les officiers de marine de partir sur-le-champ pour se rendre à leurs départements et de ne pas s'arrêter même pour coucher. LOUIS de LA TRÉMOÏLLE, *Mon grand-père à la cour de Louis XV et à celle de Louis XVI*, Paris, 1904; p. 148. — Dans les « Nouvelles à la main », dont se compose cet ouvrage, il est question à plusieurs reprises des événements de la guerre d'Amérique.

Page 138. A propos de l'armement de l'escadre de Toulon, on disait à Paris (7 avril 1778) : « Les bruits de guerre sont sans fondements; on arme à Toulon, sous prétexte d'évolutions, une escadre que commandera M. d'Estaing; c'est vraisemblablement pour en imposer à l'escadre russe. » (Une escadre russe croisait alors dans la Méditerranée.) LA TRÉMOÏLLE, *Ibidem*, p. 157.

- Page 139, ligne 19. Au lieu de Raymondis, lire : Raimondis.
- Page 171, note 1. Même observation.
- Page 222. Truguet. Fils du capitaine de port. G., 26 juin 1765; L., 13 mars 1779; CA., 29 juin 1792. C¹ 175, 187. — Ministre, 1795-1797.
- Page 330. Chevalier Du Lou. Sa mère était sœur de La Mothe-Picquet. Né, le 11 mars 1746, au Lou, évêché de Dol. G., 1^{er} oct. 1764; L., 1^{er} avr. 1778; C, 1^{er} janv. 1792. C¹ 175, 191, C⁷.
- Page 339. Santo Domingo chevalier Du Bignon. G., 10 avr. 1756; L., 1^{er} oct. 1773; C., 9 mai 1781; R., 25 avr. 1784, « sans satisfaction ». C¹ 173.
- Page 380. De Quérangal. Officier bleu. L., pour la campagne, 18 mai 1781; L., 20 juin 1781. C¹ 186.
- Page 418. Chevalier de Quemy. De Picardie. G., 12 sept. 1756; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782; R., 3 déc. 1784. C¹ 173.
- Page 435. Martelly de Chantard. De Toulon. G., 6 juil. 1750; L., 1^{er} oct. 1764; C., 4 avr. 1777; RB., 1^{er} oct. 1784. Passé devant le conseil de guerre de Brest pour le naufrage du *Palmier*; il lui fut annoncé (3 mai 1783) « que Sa Majesté voulait bien oublier ses torts et le décharger de toute imputation ». C¹ 171.
- Page 440, ligne 1. Au lieu de Verneuil, lire : Vaudreuil.
- Page 442. Montgrand. Fils du commandant des gardes-côtes de Provence. G., 4 juil. 1754; L., 1^{er} févr. 1770; C., 13 mars 1779; RCD., 17 juin 1786. C¹ 171.
- Page 449. Vialis (César-Esprit). Né à Toulon le 21 mai 1741. G., 31 mai 1756; L., 1^{er} oct. 1773; C., 9 mai 1781; R., 13 avr. 1786. Il avait pour frère Vialis (ci-dessus, p. 30) et Vialis de Fontebelle (ci-dessus, p. 612).
- Page 478. Dieu. Ancien officier de la Compagnie des Indes; LF., 19 sept. 1778; CB., 15 juin 1782; chevalier de Saint-Louis, 24 avr. 1783; tué sur le *Sévère*, le 20 juin 1783. — En 1785, pension de 200 livres à René Millard, « en considération des services du sieur Dieu, son oncle ». C¹ 186.
- Page 480. Le musée de Marine au Louvre possède (salle II) le modèle de l'*Artésien*, de l'escadre de Suffren; cette pièce, très belle, provient de la collection de modèles que Louis XVI avait fait réunir à Trianon.
- Page 504, ligne 12. Le commandant de l'*Orient* est appelé tantôt : de Pallière, tantôt : de La Pallière Christy.
- Pages 519, lignes 22 et 26. Au lieu de Trinquebar, lire : Tranquebar.
- Page 590. Combaud de Roquebrune. G., 1^{er} juil. 1776; L., 1^{er} oct. 1784. C¹ 186.
- Page 669. Chevalier de Clavel. Fils du capitaine de vaisseau. G., 1^{er} janv. 1782; L., 4 avr. 1777; C., 15 sept. 1782. C¹ 170.
- Page 670. Chevalier de Brach. G., 24 mai 1757; L., 14 févr. 1778; LCL., 15 sept. 1782. C¹ 174.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES NOMS DE PERSONNES

Astérisque : mention la plus importante. — Noms précédés d'un astérisque : pour les états de service de ces officiers, voir notre *Marine sous Louis XV.*
— Noms en italiques : auteurs cités.

A

- ACHÉ (chevalier d'), 489, 653.
 *ACHÉ (comte d'), 140, 608, 657, 658.
 ADAM LA GRAVELLE, 654.
 ADÉLAÏDE (madame), 13.
 AGAPIT, 654.
 AGLEREAU (d'), 616, *623, 636.
 AGOULT (d'). Voir CHARLES.
 AIGUILLON (duc d'), 66, 298.
 AIMÉ, 5.
 ALAIS (comte d'), 464.
 ALAIS (comtesse d'), 464, 473, 487, 492, 493, 508, 547, 549, 562, 585.
 ALBERT (d') de RIONS, 139, 164, 171, 211, 217, 223, 227, *228, 316, 317, 322, 395, 408, 423, 466, 467, 471, 473, 475, 534, 561, 574, 576, 589, 630, *635, 649, 665.
 *ALBERT (d') SAINT-HIPPOLYTE, le cadet, 392, 607, 639, 642, 643, 664.
 ALLEN (d'). Voir RENAUD.
Alexandre (Ch.), 673.
 AMBERAC. Voir LA FAYE.
 AMBLIMONT (d'), 80, 425, *608, 616, 640, 641, 643, *664.
Amblimont (d'), 591.
 AMÉ de LA LAUNE, 549, *661, 670.
 AMIEL, 653.
 AMPHERNET (d'), 489, 653.
 ANNEBAUT (d'), 240.
 ANSON, 110.
 *ANVILLE (duc d'), 453.
Aragon (d'), 301.
 ARANDA (d'), 120, 144, 244, 343.
 *ARBAUD (d') de JOUQUES, 432, 663.
 ARBUTHNOT, 354, 360-364, 400, 407.
 ARCE, 257, 283, 289.
 ARÇON (d'), 445.
 ARGELOS. Voir ARROS (d').
 ARGENTEAU. Voir MERCY.
 ARGOUT (d'). 93, 179, 181.
 ARNAULT (d'), 630, *634.
Arneth (d') et Geffroy, 7, 8, 13, 135, 142, 207, 287.
 ARNOIS de BLANGUES, 617, *625.
 ARNOLD, 357-359.
 ARRAC (d'). Voir VIGNES.
 ARROS (d') ARGELOS, 432, 433, 648, *649, 665.
 ARSAC (d'). Voir TERNAY.
 ARTOIS (comte d'), 8, 9, 135, 439, 445, 561, 622, 673.

*AUBIGNY (d'), 110, 124.
 AUDIFFRET (d'). Voir VIDAL.
 AYMAR (d'), 338, 528, 534, 546,
 550, 643, *644, 655, *665.

B

Bachaumont. Voir *Mémoires secrets*.

Balch (Th.), 108, 147, 403.

*BALLEROY, 77, 433, 639, 643, 665.

BANNEVILLE. Voir CHEUX.

BAR (de). Voir L'ABBÉ.

*BARAUDIN, 281, 609, 639.

BARBAZAN, 78, 611, *614, *667.

BARCELÓ, 313, 315.

BARGETON de MONTAISE, 442.

BARIN. Voir LA GALISSONNIÈRE.

BARLATIER DU MAS, 443, 629, *633.

BARRAL (abbé de), 638.

Barral-Montferrat, 584.

BARRAS, plus tard directeur, 476, 480.

BARRAS LA VILETTE, 617, *625, 636.

*BARRAS de SAINT-LAURENT, 9, 45, 139, 362-365, 370, 389, 391, 397-403, 406, 408, 426, 462, 607, 610, 629, *663.

BARREZ, 304.

BARRINGTON, 183-186, 193, 196, 380, 465.

BART (Jean), 140, 369, 370, 558.

*BART (François-Cornil), fils du précédent, 73.

BASSET. Voir CHATEAUBOURG.

BATAILLE de MANDELOT, 590, 671.

*BAUSSET, 47, 283, 315-318, 376, 379, 448, 582, 598, 605, 609, 616, 621, 639, *664.

*BAYRE, 279, 605, 640.

BAYARD, 595.

BEAUCOUSE. Voir LAUGIER.

BEAUDOT de SAINNEVILLE, 608.

BEAUDRAN (de), *667.

BEAUFORT (duc de), 451.

BEAUJEU, 630, *633.

BEAULIEU. Voir PAS.

BEAUMANOIR, 669.

BEAUMARCHAIS, 99, 205, 206.

BEAUMONT, 136, 575, 618, *627, 666.

BEAUMONT LE MAITRE, 530, *532, 653, *656, 670.

BEAUPOIL de SAINTE-AULAIRE, 645, *646.

BEAUREPAIRE, 630, *633, 669.

BEAUSSET, 315. Voir BAUSSET.

BEAUSSIER de CHATEAUVERT, 92, 618, *626, 640, 664.

*BEAUSSIER de L'ISLE, 74.

BEAUSSIER (Mme) de L'ISLE, 626.

BEAUVAIS. Voir LE VENEUR.

BEAUVILLIER. Voir SAINT-AIGMAN.

BEAUVOIR. Voir HÉBERT.

*BELINGANT, 627.

BÉLIZAL. Voir GOUZILLON.

BELLECOMBE, 476, 477.

BELLE-ISLE (maréchal de), 51.

BELLEVILLE L'ÉTENDARD, 616, *621.

BERGUES SAINT-WINOC, 617, *624.

BERNARD de MARIGNY, l'ainé, 225, 299, 361, 433, 434, 611, 618, *627, 637, 649.

BERNARD (chevalier, puis vicomte) de MARIGNY, 95, 96, 111, 279, 588, 609, *611, 618, 640, 645, *666.

BERNARDY. Voir PEZENAS.

BERRY (duc de) [Louis XVI], 633.

BERRYER, 17, 578.

BERTHOUD, 20.

Beserval, 21, 61, 554, 580.

BESNÉ. Voir DU CHAFFAULT.

BESSEY (de) de CONTENSON, 630, *634.

- BESSEY (GIRON de), 620.
 BESSEY de LA VOUSTE, 132, 615, *620.
 BESSON de RAMAZANE, 206.
 *BÉVILLE, 27.
 BEZOUT, 40, 41.
 BICKERTON, 538.
 BIDÉ de CHAVAGNE, 615, *620.
 BIDÉ de MAURVILLE, 504, 519, 524, 525, *608, 654, *658.
 BIEKKE, 653.
 BIGGS, 128.
 *BIGOT de MOROGUES, 631, 659.
 BIGOT de MOROGUES (Mlle), 659.
 BIHAN de TRÉOURET de PENNELÉ, 537, *638.
 BILS, 654.
 BIRÉ, 615, *620.
 BIRON (maréchal de), 334.
 BIZIEN DU LÉZARD, 616, *622.
 BLACHON (CAMON DADE de), 619, *628, 669.
 BLAIRFINDY, 27.
 BLANGUES. Voir ARNOY.
 BLÉNAC. Voir COURBON.
 BLOUIN, 19, 31, 32.
 *BOADES, 372, 373, 641, 642, 665.
 BOADES. Voir BRUN.
 BOILEAU, 11.
 BOISCHOLET (CHEVIGNÉ de), 616, *623.
 BOISFÉVRIER. Voir LANGAN.
 BOISGELIN. Voir VIEFVILLE.
 BOISRUEAULT. Voir KÉROHANT.
 BOISSAUVÉUR, 653, *656.
Boisse. Voir MAHAN.
 *BOMBELLE, 30, 605, 606.
 BOMPAR, 77, *673.
 BONAPARTE. Voir NAPOLÉON I^{er}.
 BONNEVAL, plus tard ROUX de BONNEVAL, 215, 611, *613, 630, *667.
 BONVALLET, 525.
 *BORDA, 142, 172, 173, 182, 205, 215, 223, 438, 560, 562-564, 582, 629, *631, 666.
 BORELY, 576.
 BOSCAWEN, 438, 454, 455.
 BOTTEY de LA VILLEHERVÉ, 618, *626.
 BOUCHER (de l'*Annibal*), 653.
 BOUCHER (de la *Bellone*), 528.
Bouclon (Ad. de), 623.
 BOUDIN. Voir TROMELIN.
 BOUFFLERS, 6.
 *BOUGAINVILLE, 6, *142, 152, 171, 301, 399, 407, *432, 434, 609, 630, 648, *664.
 BOUILLAC. Voir ROQUEFORT.
 BOUILLÉ (marquis de), 181-184, 187, 190, 191, 193, 197, 265, 326, 330, 336, 343, 392, 394, 419-421, 423, 424, 575.
 BOUILLÉ, fils du précédent, 434.
 BOUIN. Voir LA VILLEBOUQUAIS.
 *BOULAINVILLIERS de CROY, 629, *631.
 BOULLOING, 618, *626.
 BOURBON (duc de), 445.
 BOURBON. Voir PENTHIÈVRE.
 BOURDEILLE, 654, *657.
 BOURDON GRAMONT, 615, *620.
 BOURGEOIS. Voir BOYNES, GUEUDREVILLE.
 BOURGUIGNON l'aîné, 576.
 BOURIGAND. Voir DUPÉ.
 BOUVET (Pierre - Servais - René), fils de Bouvet de Précourt, *113, 114, 654, *656.
 BOUVET (Pierre), fils du précédent, 113, 656.
 BOUVET de LOZIER, 304, 481.
 BOUVET de PRÉCOURT, cousin du précédent, 307, 504, 511, 524, 654, *658.
 BOYNES (BOURGEOIS de), 14, 27, 29, 39, 456.
 *BRACH (de), 91, 133, 197, 609, 616, 636.
 BRACH (de), 670, *674.
 BRAGELONGNE, 644.

BRAS. Voir PUGET.

BRAUQUAIRE, 629, *631.

BRAYE. Voir DURAND.

*BREMOT, 605.

*BREUGNON, 124, 320, 380, 432,
456, 465, 629, 632, *663.

BREUIL. Voir COIFFIER.

BRIENNE. Voir LOMÉNIE.

BRIQUEVILLE, 47, *605, 618, 648,
665.

*BRIQUEVILLE de LA LUZERNE,
605.

Britsch (Am.), 135.

BROGLIE (comte de), 27, 99, 241-
244.

BROGLIE (maréchal de), 104, 251,
300.

BROGLIE (prince de), 416.

BROSSEY DU MAS, 618, *626.

*BROVES (RAFÉLIS de), 48, 139,
149, 170, 171, 221, 227, 456,
465, 629.

BRUÉE, 634.

BRUEYS, 231.

Brun (V.), 49, 567.

BRUN de BOADES, 347, 640, *641,
643.

BRUNI. Voir ENTRECASTEAUX.

BRUYÈRES CHALABRE, 613.

BRUYÈRES, fils du précédent,
227, 528, *530, *532, 550, 611,
*613, 629, 655, *660, *666.

BUDÉS. Voir GUÉBRIANT.

BUOR, 645, *646.

BUOR de LA CHAROULIÈRE, 336,
379, 385, 446, 589, 591, *669.

BUOR de LA CHENALIÈRE, 643,
*644.

BURGOYNE, 99.

BUSSY, 528, 533, 537, 538, 540,
543, 545-548.

BYRON, 125, 126, 159, 165, 169,
172, 175, 188, 193, 196, 201-
203, 206, 207, 209, 212, 213,
326, 463, 465, 466.

C

CABANOUX, 629, *631, 646.

CACQUERAY. Voir VALMENIER.

CAGIGAL, 435.

CAIRON de MERVILLE (Mlle), 669.

CALONNE (de), 37, 577, 579.

CALYPSO, 493, 517.

CAMBIS (comte de), 168, 173, 629,
*632, 640.

CAMBIS (chevalier de), frère du
précédent, 629, *633.

CAMBRAY, 629, *633.

CAMBRONNE. Voir MONTGUYOT.

CAMELIN, 584.

*CAMILLY, 451.

CAMON. Voir BLACHON.

CAMPAN (Mme), 3, 558, 561.

CAMPREDON, 206, 630, *634.

CANAPLE, 506.

CANOUX. Voir RAIMONDIS.

CANCELADE. Voir ISNARD.

CANONGE, 197.

CANY LE MARINIER, 615, *619.

CAPELLIS (comte de), 417, 619,
*628, 636, 670.

CAPELLIS (chevalier de), frère du
précédent, 114, 628, 636, *637.

CARCADEC de LA VILLEGUESSIO,
618, *627.

CARDAILLAC, 480, 485, 654, *656.

CARLET. Voir LA ROZIÈRE.

CARNAVALET. Voir CARNÉ.

CARNÉ l'aîné, 328.

CARNÉ de CARNAVALET, 636, *637.

*CARNÉ MARCEIN, 637.

CARREY d'ASNIÈRES, 607, *608,
618, 626.

CASSARD, 369.

CASTELLAN, 648, *649.

CASTELLANE MAJASTRES, 630,
*635, 649, 665.

CASTELLET (marquis de), aîné,
629, *632, 665.

CASTELLET. Voir MORIÈS.

- CASTRIES (maréchal LA CROIX de),
 20, 28, 39, 57, 62, 240, 252,
 330, 374, 389, 391, 415-417,
 425, 427, 439, 469, 473-475,
 479, 481, 488, 489, 494, 496,
 508, 517, 528, 532, 537, 541,
 547, 550, 552-551, 559, 561-567,
 570, 574-581, 584, 591, 593,
 597, 598.
 CATHERINE II, 10, 301, 366, 368,
 459, 590.
 CAUSSE, 463.
 CAUX (de), 629, *632, 670.
 GAVELIER. Voir CUVERVILLE.
 *CAYLUS, 453, 612.
 CESSART, 560.
Cessart, 560, 562.
 *CHABERT COGOLIN, 78, 79, 139,
 171, 427, 630, 649, *664.
 CHABONS (GALIEN de), 649, *650.
 CHABOT, 645, *646.
 CHABRILLANT (MORETON de), 630,
 *633.
 CHADEAU. Voir LA CLOCHETERIE.
 CHALABRE. Voir BRUYÈRES.
 CHALVET de SOUVILLE, 668.
 CHAMBERTRAND, 289, 301, 302,
 615, *621, 640.
 *CHAMPIGNY de NOROY, 184.
 CHAMPION. Voir CICÉ.
 CHAMPMARTIN, 436, 629, *632.
 CHAMPORCIN. Voir DESMICHELS.
 CHANCHOUART. Voir LA VICOMTÉ.
 CHAON (de). Voir DU CHAFFAULT.
 CHAPELLE FONTAINE, *308.
 CHARITTE, 129, 589, 615, *619,
 639, 649, *665.
 CHARLES III, 75, 246-248, 312,
 314, 442.
 CHARLES XII, 404.
 CHARLES d'AGOULT, 670.
 CHARLES-ÉDOUARD, 235, 304.
Charlus, 229, 285, 351, 352, 354,
 601, 606.
 CHARTRES (Louis-Philippe-Joseph
 d'ORLÉANS, duc de), 74, 75,
 80, 84, 85, 130, 131, 135, 174,
 199, 262, 607, *608, 618, *663.
Chassériau, 145.
 CHASTEUIL. Voir TRESSEMANES.
 CHATEAUBOURG (BASSET de), 489,
 653, *656.
 CHATEAUBRIAND, 440.
 CHATEAU-CHENEL. Voir ORVIL-
 LIERS (d').
 *CHATEAUNEUF THOMAS, 452.
 CHATEAUVERT. Voir BEAUSSIER.
 CHAULNES (duc de), 46.
 CHAUSSEGROS, *667.
 CHAUTARD. Voir MARTELLY.
 *CHAVAGNAC (Gilbert-René de),
 641.
 CHAVAGNAC (comte), fils du pré-
 cédent, 607, *608, 619, 628,
 636, *670.
 CHAVAGNAC, frère du précédent,
 617, *624.
 CHAVAGNAC (chevalier de), frère
 des précédents, 630, *633.
 CHAVAGNAC (Jeanne-Louise de),
 sœur des précédents, 641.
 CHAVAGNE. Voir BIDÉ.
 CHEF. Voir SALLION.
 CHEFFONTAINE, 338.
 CHEFFONTAINE TREVIENT, 645,
 *646.
 *CHÉRISEY, 432, 611, 639, 664.
 CHERVAL, 308.
 CHEUREAU, 490.
 CHEUX (de) de BANNEVILLE, 615,
 *620.
Chevalier, 187, 433, 517.
 CHEVIGNÉ. Voir BOISCHOLET.
 CHEVILLARD, 563.
 CHÉZY, 560.
 CHOIN (de), 157-159.
 CHOISEUL, 20, 26-29, 40, 49, 65,
 66, 174, 245, 394, 439, 455, 574,
 592, 593.
 CHOQUET de LINDU, 23, 560.

- CHRISTY. Voir LA PALLIÈRE.
- CIBON, 617, *625, 648, 649.
- CICÉ CHAMPION, 617, *626, 643, 665.
- *CILLART de SUVILLE [et non SURVILLE], 326, 327, 383, 616, 622, 626, 637, *665.
- CILLART (chevalier de), frère du précédent, 504, 523-525, 616, *622, 654, *659.
- CILLART (chevalier de VILLENEUVE), frère des précédents, 22, 347, 413, 622, 645, *647, 669.
- CLAVEL aîné, 648, *649.
- CLAVEL (chevalier de), 669, *674.
- *CLAVIÈRES, 550, 629, 655, *661.
- CLÉMENT, 126.
- Clerk*, 564.
- Clermont-Tonnerre*. Voir *Tillette*.
- CLINTON, 148, 153, 156, 158, 160, 224, 357, 403.
- CLONARD. Voir SUTTON.
- CLUGNY, 70.
- CLUGNY (baron de), *669.
- CLUZEL, 630, *635.
- COATLES, 617, *624.
- COATLÈS. Voir KERGARIOU.
- COATRESCAR. Voir DU PARC.
- COËTANDO, 636, *637.
- COËTNEMPREN. Voir KERSAINT.
- COGOLIN, 629, *633, 670.
- COGOLIN. Voir CHABERT.
- COHARS. Voir KEROUHAS.
- COIFFIER de BREUIL, 616, *623, 670.
- COIGNY (Mme de), 290.
- COLBERT, 2, 4, 31, 32, 46, 80, 379, 381, 557, 566, 574, 593.
- COLBERT MAULEVRIER, 640, *641.
- COLLIGNON, 37.
- COLLINGWOOD, 503.
- COLLOMPS. Voir SEILLANS.
- Combattants (Les) français de la guerre américaine*, 630, 646.
- COMBAUD. Voir RAIMONDIS.
- COMBAUD de ROQUEBRUNE, 590, *674.
- COMBEAU, 653.
- CONCISE. Voir GRESLIER.
- CONDÉ (prince de), 626.
- CONDORCET, 20.
- *CONFLANS (maréchal de), 86, 138, 231, 309.
- CONTENSON. Voir BESSEY.
- CONWAY, 480, 492.
- COOK, 519.
- Coquelle*, 584.
- CÓRDOBA y CÓRDOBA, *254, 258-261, 264, 266, 267, 283, 289, 313-315, 317, 343, 374-376, 378, 382-387, 444-446, 448, 640.
- CORIOIS d'ESPINOUSE, 639, *641, 642, 649, 664.
- CORNIC, ou CORNIC DUCHÈNE, 93, *673.
- CORNWALLIS, 405, 410-412.
- CORNWALLIS (William), 170, 352, 422.
- Corre*, 42, 97, 309, 584, 596, 673.
- COSNOAL, 489.
- COSTREBELLE, *659, 670.
- COULOMB, 52, 563.
- *COURBON de BLÉNAC, 74.
- COURRÉJOLLES, 181.
- COURSON de LA VILLEHELIO, 654.
- *COURT LA BRUYÈRE, 452.
- CRAEZEL de KERHUÉ (Jacques-Marie), 618, *627.
- CRAEZEL de KERHUÉ (Michel-Joseph), 655, *661, 669.
- CRILLON (duc de), 304, 313, 442, 445.
- Crillon* (duc de), 442.
- CROY. Voir BOULAINVILLIERS.
- CRY. Voir DESHAYES.
- Cunat*, 504, 588, 657, 660.
- CURIÈRES. Voir SAINT-COSME.
- CUSTINE, 409.
- CUVERVILLE (CAVELIER de), 179,

- 503, 504, 522, *526, 530, 546,
550, 654, *658, 668.
CYPières, 630, *634.
- D**
- *DABON, 80, 462, 607.
DADE. Voir BLACHON.
DALLÈS, 477.
DAMAS (Laurent), 381.
DAMAS (vicomte de), 420.
*DAMPIERRE, 383, 448, 605, 609,
637, *664.
DANDIGNÉ, 615, *619.
DANIAUD (Catherine), 641.
DANTIN de SAINT-PÉE, 617, *623.
*DAPCHON, 164, 432, 630, 664.
DARBY, 375, 443, 446.
DASQUE, 38.
*DAUBENTON, 615, 639.
DAUTHIER de SISGAU, 630, *634.
Daveluy (R.), 133.
DAVOUT, 531.
DEFFAU. Voir ROQUEFORT.
DELPHINI, 654.
DÉMOSTHÈNE, 356.
DES BAGNES. Voir PIERREVERT.
Des Cars (duc), 3, 131, 209, 301,
343, 442, 445, 456.
DES CARS (vicomte), frère du pré-
cédent, 3, 127, 433, 648, *649.
DESFARGES, 610, *613.
*DESHAYES de CRY, 432, 663.
*DES HERBIERS de L'ÉTANDUÈRE,
453.
DESLAURIERS, 52.
*DESMICHELs CHAMPORCIN, 139,
164, 205, 610, 630, 634.
DES MOUSTIERS de LA VALLETTE,
616, *621.
DES ROCHES. Voir DU DRESNAY.
*DES TOUCHES (SOCHET), 130, 133,
351, 358-365, 389, 400, 401, 407,
617, 624, 640, 645, *665.
DESTOURÈS. Voir SAQUI.
- DES TOURRES, 630, *634, 669.
DEYDIER de PIERREFEU, 668.
DIEU, 478, 523, 525, 546, *674.
DIGBY, 307, 403, 410.
DILLON (Édouard), 200.
DILLON (Arthur), 200, 420.
Doneaud, 673.
Doniol, 28, 53, 66, 67-71, 85, 98-
100, 103, 105, 106, 134, 136,
139, 143, 154, 161, 163, 175,
212, 240, 242, 245, 246, 249,
252, 253, 412.
DORDELIN, 658.
DOUGLAS, 431.
DOURDAN. Voir LA ROQUE.
DOUVILLE, 616, *622, 645.
DRAKE, 395, 396, 407.
Drapeyron, 3.
Druon, 8.
DU BAR. Voir GRASSE.
DU BIGNON. Voir SANTO-DOMINGO.
DUBOIS, 668.
DU BOIS. Voir SALLION.
*DU BOIS de LA MOTTE, 74, 124,
454, 621, 626, 657.
DU BOISTEILLEUL. Voir RAVENEL.
DU BOTDERU, 347, 609, *611, 617.
DU BOUEXIC. Voir GUICHEN.
DU BOUZET, *667.
DU BREIGNOU, 670.
*DU BREIL de RAYS, 97, 474, 609,
640, 664.
DU BREUIL. Voir TURPIN.
DU CHAFFAULT (chevalier), fils du
suivant, 132, 615, *621.
*DU CHAFFAULT de BESNÉ (comte),
4-7, 41, 43-47, 73, 79, 80, *81,
82-92, 94-98, 105, 107, 124, 132,
134, 174, 287-289, 306, 455,
462, 607, 609, 615, *663.
DU CHAFFAULT de CHAON, 617,
*623, 636.
DU CHATELET, 277, 284, 288, 289.
Duchatellier, 673.
DU CHAYLA, 476.

- DU CHEMIN, 506, 516.
 DUCHÈNE. Voir CORNIC.
 DU CLESMEUR (LE JAR), 619, *628, 640.
 DU CHILLEAU de LA ROCHE, 196, 199, 207, 307, 314, 480, 504, 513, *526, 550, 610, *613, 654, *657, 666.
 DU COUËDIC, neveu du suivant, 310.
 *DU COUËDIC de KERGOALER, *296, 297, 298, 575, 618.
 DU COUËDIC (Mme) de KERGOALER, 297.
 *DU CROIZET de RETZ, 338, 636.
 *DU DRESNAY Des ROCHES, 45.
 DU FRETAY. Voir HALNA.
 DU GASQUET, 616, *621.
 DU GUAY-TROUIN, 53, 73, 140, 145, 198, 309, 323, 369, 370, 624.
 DUHAMEL DU MONCEAU, 52.
 DU HAMEL. Voir FOUGEROUX.
 DU HOULBEC, 22, *673.
 DULAC, 653.
 DU LAC (LANCELOT), 637, *638.
 DU LAURENT de MONTBRUN, 618, *626.
 DU LÉZARD. Voir BIZIEN.
 DU LOU, 330, *674.
 *DU MAITZ de GOIMPY FEUQUIÈRES, 338, 339, 347, 611, 643, 664.
 DU MAS. Voir BARLATIER, BROSSEY.
 DU MONCEAU. Voir DUHAMEL.
 DU MONTET, 197, 211.
 DUMOURIEZ, 104, 238-240, 250, 262, 264, 300, 302.
 DU NEZAT. Voir SAINT-MICHEL.
 DU PARC de COATRESCAR, 615, *621, 636.
 DU PAS de LA MANCÉLIÈRE, 546, 655, *660.
 DU PATY (Mlle), 625.
 DU PAVILLON, 75, 130, 255, 260, 267, 283, 290, 292, 434, *605, 607, 616.
 DUPÉ d'ORVEAUX de BOURIGAND, 616, *621.
 DU PÉROU, 548, *661.
 DUPERRÉ, 70.
 DU PIN. Voir LA TOUR.
 DUPLEIX, 476, 537.
 *DU PLESSIS PARSCAU, 91, 347, 383, 386, 396, 609, 616, 639, 643.
 DU PLESSIS. Voir GOURDEAU.
Dupont (Gustave), 302.
 DUPUY, 645, *646.
 DU PUY. Voir LA ROCHEFOUCAULT.
 DU QUENGO. Voir FERRON.
 DU QUESNE, 140, 144, 254, 451, 488.
 DURAND de BRAYE, 629, *632; 670.
 DURAND de LA MOTTE, 630, *633.
 DURAS (maréchal de), 46.
 DURAS (maréchale de), 46.
 DURAT (de), 210.
 DURFORT, 607, *608, 611, 666.
Duro, 314, 315, 442, 641.
 DU ROCHER. Voir SAINT-RIVEUL.
 DU RUMAIN (chevalier de TROLONG), 128, 196, 197, *198, 309, 310, 323, 619, *628, 636, 638.
 DU RUMAIN (comte TROLONG), frère du précédent, 310.
Duruy (George), 476.
 DUVEYRIER, 433.

E

- EAUX (d'). Voir RAIMOND.
Egerton, 237, 303.
 EGMONT (d'), 265.
 ELIOTT, 313, 445.
 ELPHINSTON, 95, 96.
 ELPHINSTONE. Voir KEITH.
 EMBITO. Voir RUIS.
 ENNERY (d'), 20, 21.
 ENTRECASTEAUX (BRUNI d'), 379, 589, 610, *612, 652, *666.
 EON (chevalier d'), 252.

- ESCORAILLES (d'), 669.
 ESPINOUSE (d'). Voir CORIOLIS.
Espion (L) anglais, 97, 114.
Essai sur la Marine, 567.
 *ESTAING (Charles-Henri-Théodat d'ESTAING DU SAILLANS, comte d'), 44, 48, 74, 100, 120, 125, *139-141, 142-177, 179, 183, 185-191, 193-224, 226, 228, *229, 240, 254, 260, 265, 276, 287, 309, 311, 312, 318-325, 332-334, 342, 343, 350, 389, 390, 395, 398, 400, 404, 417, 435, 437-439, 448, 449, 451, 453, 463, 465-468, 472, 473, 477, 551, 554, 576, 594, 596-600, 629, 631, 635, 641, *663, 673.
 *ESTOURMELLES (d'), 453.
 ESTRÉES (Jean d'), 436, 451.
État sommaire des archives de la Marine, 42, 60, 573, 578.
 EVANS, 414.
 EYRIÈS, 194.
- F**
- Fabre*, 657.
 FABRÈGUES Voir FABRY.
 *FABRY de FABRÈGUES, dit le chevalier de FABRY, 311, 642, 663.
 FAIRFAX, 112.
 FALCKENHAYN, 442, 443.
 FALKENSTEIN (comte de). Voir JOSEPH II.
 FARMER, 296.
 FAURE, 304.
 FAUTRAS, 616, *623, *665.
 FÉLICISSIME, 653.
 FÉNIS de SAINT-VICTOUR, 57.
Fennebresque, 2.
Ferrer del Rio, 315.
 FERRON DU QUENGO, 205, 610, *613, 637.
 FEUQUIÈRES. Voir DU MAITZ.
 *FLEURIEU, *19, 20, 78, 126, 145, 251, 293, 305, 351, 560, 565, 582.
 FLEURIOT de LANGLE, 415, 589, *668.
 FLEURY (cardinal de), 14, 73.
 FLORIDABLANCA, 246, 259.
 FLOTTE, 326, *666.
 FOLLIGNY, 670.
 FONDELIN, 645, *646
 FONTAINE. Voir CHAPELLE.
Fontaine de Resbecq, 29.
 FONTANGES, 217.
 FONTEBELLE. Voir VIALIS.
 FONTIENNE, 653.
 FORBIN, 369.
 FORBIN (comte de), 319, 480, 504, 511, 524, 525, 653, 654, *656.
 *FORBIN D'OPPÈDE, 45.
 FORBIN LA BARBENNE, 630, *634.
 FORFAIT, 41.
 FORTIA de PILLES (Élisabeth), 613.
 FOUGEROUX DU HAMEL de SERVAL, *57.
 FOURCROI (de), 582.
 FOURCROY, 38.
 FOURNIER de SALINE, 618, *626.
 FOURNOUE, 326, 327, 372, 382, *667.
 *FRAMOND, 346, 633, 643, *644.
 FRAMOND de GRÈZES, 629, *633.
 FRANÇOIS 1^{er}, 240, 323.
 FRANKLIN, 99, 174, 469.
 FRÉDÉRIC II, 551.
 FROGER, 670.
 *FROGER de L'ÉGUILLE, 624.
 FROGER (chevalier) de L'ÉGUILLE, fils du précédent, 617, *624, 636, 670.
- G**
- GAËTTAN de THIENNE, 615, *619.
 GAILLARD, 654
 GALAUP. Voir LA PÉROUSE.
 GALIEN. Voir CHABONS.

- GALLES (chevalier de). Voir MORDARD.
- GALLINIÈRE, 238.
- GALVAN, 147.
- GÁLVEZ, 346, 347, 435.
- GANTEAUME, 205.
- *GANTÈS, 610, 629.
- GARNIER SAINT-ANTONIN, 630, *634.
- GASTÓN, 269, 283, 289, 315, 316, 333.
- GASTON de VAUVINEUX, 670.
- GATES, 99, 158.
- GATINAIRE de SOULANGE, 618, *626.
- GAUTIER, 75, 562, *670.
- Geffroy*. Voir *Armeth (d')*.
- GENNES, 526.
- GENOUILLY. Voir MITHON.
- GEORGE III, 64, 67, 69, 100.
- GÉRARD. Voir RAYNEVAL.
- Germiny*, 376, 386.
- GIBIAN. Voir MERVILLE.
- GIEN. Voir PONTEVÈS.
- GILOUX, 489.
- GINESTE, 316, 610, *612.
- GINESTE. Voir MARTINENQ.
- GIRARDIN, 419, 648, *649, *666.
- *GIRARDIN de VAUVRE, 649.
- GIRON. Voir BESSEY.
- GIVRY, 617, *623.
- *GLANDEVEZ (chevalier, puis commandeur de), 77, 436, 610, *612, 643, 644, 648, *665.
- GOASMELQUIN. Voir KERSAUSON.
- GOIMPY. Voir DU MAITZ.
- GONDEC, 279, 640, *641.
- GONTAUT (duc de), 656.
- GOTHO, aîné, 629, *633.
- GOURDEAU DU PLESSIS, 616, *622.
- GOURSELAS, 630, *634.
- GOYON de MALLÈVRE, 617, *625, 637.
- GOUZILLON de BÉLIZAL, 111, 116, 610, *612, 667.
- GOUZILLON (KERMORVANT de), frère du précédent, 612, 617, *624.
- GOY (de), 512, 653.
- GOYON TAUMATZ, 615, *621.
- GRAMMONT. Voir SABRAN.
- GRAMONT. Voir BOURDON.
- GRANCHAIN (LIBERGE de), 616, *623, 645, *669.
- GRAS PRÉVILLE, 154, *428, 630, *635, 643, 649.
- *GRASSE de LIMERMONT, 630.
- GRASSE de LIMERMONT, fils du précédent, 163, 648, *650.
- *GRASSE DU BAR (chevalier de), plus tard comte de GRASSE, ou marquis de GRASSE-TILLY, 21, 45, 87, 88, 106, 146, 194, 212, 215, 217, 224, 225, 320, 325, 329, 335, 337, 338, 345, 348, 363, 369, 389, *390, 391-399, 401-414, 417, 419-434, 443, 456, 472, 475, 479, 482, 509, 538, 541, 551, 575, 576, 599, 609, 611, 617, 624, 627, 636, 637, 648, 663.
- GRASSE DU BAR (vicomte de), *669.
- GRASSIN, 619.
- GRAVES, 354, 363, 401, 402, 404, 407, 408, 410, 422.
- GRÉEN de SAINT-MARSAULT, 113, 616, *621.
- GRÉEN de SAINT-MARSAULT, frère du précédent, 616, *623.
- GREENE, 169.
- GRENIER, 196, *667.
- Grenier*, 591.
- GRESLIER de CONCISE, 617, *624.
- GRÈZES. Voir FRAMOND.
- GRIBEAUVAL, 321.
- GRIMALDI, 629, *632.
- Grimm*, 190, 252.
- GRIMOUARD, 310, 437, 438, 575, *669.
- GROIGNARD, 7, 10, 53, 55, 370, 563, *669.

- GROTIUS, 488.
 GROULT. Voir LA MOTTE.
 GUALEZ, 653, 656.
 *GUÉBRIANT (Budes de), 309.
 GUÉBRIANT (président de), 626.
 GUEIDON, 668.
 GUEUDREVILLE (Bourgeois de), 16.
 *GUICHEN (DU BOUEXIC, comte de), 4, 23, 45, 48, 49, *73, 74, 75, 131, 134, 137, 255, 261, 281, 283, 284, 289, 312, 314, 315, 318, 320, 322, 332-337, 339-346, 348-350, 354, 355, 369, 371, 374-379, 382, 383, 385-390, 425, 431, 432, 445-449, 451, 541, 551, 575, 605, 616, 622, 639, 643, 663.
 GUICHEN, fils du précédent, 342, *643.
 GUIGNACE, 52, 563.
 GUILLAUME le Conquérant, 232.
 GUILLOT, 8.
 GUILLOUET. Voir ORVILLIERS.
 GUIMARD (la), 190.
 GUSTAVE III, 5, 8, 11.
- H**
- HAGA (comte de). Voir GUSTAVE III.
 HAÏDER ALI, 478, 494, 505, 506, 519, 527, 539.
 HALNA DU FRETAY, 372, 616, *622.
 HAMILTON (MITCHELL-), 238, 240, 241, 274, 275, 304.
Hannay, 431.
 HARCOURT (duc d'), 239, 262, 265, 267, 276-278, 286, 303.
 HARDY, 259, 284, 285, 287, 291.
 HARTS, 654.
 HAWKE, 453.
 HÉBERT de BEAUVOIR, 617, *625, 645.
 *HECTOR (comte d'), 5, 10, 25, 91, 133, 283, 482, 528, 565, 607, 609, 617, 639, *664.
 HENRI IV, 381.
 HENRI de PRUSSE (prince), 551.
 HÉRICY (d'), 267.
 HESMIVY (d'). Voir MOISSAC.
 HEWZ (Mme, Mlle), 531.
Hippeau, 108, 239, 252, 262, 275-277, 287, 289, 300, 302, 559, 667.
Histoire de l'École navale..., 40.
 HOCHÉ, 234, 346.
 HOOD, 118, 392, 393, 396, 404, 407, 408, 420-424, 426, 428, 429, 431, 434, 644.
 HORTALEZ et C^{ie} (Roderigue), 205.
 HOTHAM, 168, 183-185, 372.
 HOURADOUR, 200.
 HOWE, 148, 149, 153, 156-158, 160, 161, 165-167, 170, 172, 384, 446-448.
 HUBERT de LOBERDIÈRE, 617, *624.
 HÛE (Jean-François), 575, 576.
 HUE de LERONDEL, 645, *646.
 *HUON de KERMADEC, 281, 372, 433, 609, 615, 639.
 HUON de KERMADEC (chevalier), 489, 653, *656.
 HUGHES, 101, 431, 497-500, 505, 507, 509, 510, 514, 517, 518, 520, 521, 525, 529, 531, 532, 537, 538, 543, 545, 546, 548.
 HUMBERT, 236.
 HUROS, 338.
 HURSON, 36, 38.
- I**
- IDGERNOLD ou IDGERSNÖLD, 489, 653, 656.
 ISLAY (d') de LA MOTHE, 618, *627.
 ISNARD, 576.
 ISNARD de CANCELADE, 645, *646.

J

Jal, 588.
 JALLIER de SAVAUT, 574.
 JAQUIER, 654.
 JASSAUD, 610, *613.
 JAUCOURT, 289, 306.
 JERVIS, comte de SAINT-VINCENT, 380.
 JILOUX, 653.
 JOANNIS [ou JOANNIS MATHIEU], 630, *634.
 JONES (John-Paul), 106, *107.
 JOHNSTONE, 264, 317, 481, 483-485, 487-489, 491.
 JOSEPH II, 5-9, 13.
 *JOUQUES. Voir ARBAUD (d').
 JOYEUSE. Voir VILLARET.
Jurien de La Gravière, 571, 589.

K

KEITH ELPHINSTONE, 417.
 KEMPENFELT, 377, 378, 425.
 KEPPEL, 111, 117, 121, 125-134.
 KÉRANDRAON. Voir LA ROCHE.
 KERANSTRET, 310.
 KEREDERN de TROBRIANT, 134, 616, *622.
 KERGARIOU, 94.
 KERGARIOU (Jonathas de), *308.
 KERGARIOU LOCMARIA (Théobald de), frère du précédent, 308, *309, 415, 437, 438, 667.
 KERGARIOU (Raimond de) [dit d'abord KERGARIOU COATLÈS], frère des précédents, *309, 619, 627.
 KERGARIOU de ROSCONETTE, frère des précédents, *309, 607-609, 618, *666.
 KERGARIOU (Mlle de), 309.
 KERGOALER. Voir DU COUÉDIC.
 *KERGUELEN de TRÉMAREC, 115, 296, 304, 625.

KERGUERN, 670.
 KERHOUAN MAHÉ, 618, *627, 637.
 KERHUÉ. Voir CR AMEZEL.
 KERIVOLAN, 653.
 KERLESSY. Voir TROGOFF.
 KERMADEC. Voir HUON.
 KERMENENAN. Voir LE DAEN.
 KERMORIAL de KERMORVANT, 645, *646.
 KERMORVANT. Voir GOUZILLON, KERMORIAL.
 KÉROHANT de BOISRUEAULT, 617, *624.
 KÉROUARTZ, 617, *624.
 KEROULAS de COHARS, 180, 643, *644, *666.
 KERSAINT (comte) de COËTNEM-PREN, 128, 425, 470, 590, 610, *613, 619, 628, 667.
 KERSAINT (vicomte de), frère du précédent, 538, 670.
 KERSAINT (chevalier de COËTNEM-PREN de), frère des précédents, 619, *628.
 KERSAUSON de GOASMELQUIN, *658, 670.
 KING, 504.

L

LA BARBENNE. Voir FORBIN.
Labat, 508, 518.
 L'ABBÉ de SAINT-GEORGES, baron de BAR, *659.
 *LA BIOCHAYE, 616, 640.
 LA BOESSIÈRE, 618, *627, 636, 654, *656.
 LA BORDE, 657.
 LA BOUCHETIÈRE, 668.
 LA BOULLAYE, 582.
 LA BOURDONNAYE. Voir MONTLUC.
 LA BRETONNIÈRE (LA COULDRE), 108, 118, 275, 300, 304, 559, *667.
 LA BROUSSE. Voir VILLARS.

- LA BRUYÈRE. Voir COURT.
- *LA CARDONNIE, 131, 133, 370, 618, 627.
- *LACCARY, 45, 432, *663.
- LA CHAROULIÈRE. Voir BUOR.
- LA CHENALIÈRE. Voir BUOR.
- LA CHESNARDIÈRE. Voir RUIS.
- LA CLOCHETERIE (CHADEAU de), 109.
- *LA CLOCHETERIE (CHADEAU de), fils du précédent, 109, 110, 641.
- LA CLOCHETERIE (Isaac-Jean-Timothée CHADEAU de), fils du précédent, *110, 111-116, 125, 229, 308, 351, 430, 434, 470, 575, 600, 601, 605, 640, *641, 645.
- *LA CLUE, 138, 231, 454.
- LA CLUE, *665.
- LA CORNE, *659.
- LA COULDRÉ. Voir LA BRETONNIÈRE.
- LA COUR, 654.
- LACOUR (P.), 229.
- Lacour-Gayet (G.)*, 14, 27, 71, 140, 238, 243, 299, 561, 608, 612, 622, 632, 644, 659, 675.
- LA GRENNE. Voir VERDUN.
- LA CROISILLE. Voir VILLENEUVE.
- LA CROIX (comte de), 616, *622, 637, 668.
- LA CROIX. Voir CASTRIES, PRÉVOST.
- LA DEVAIZE. Voir ROQUEFEUIL.
- LA DEVÈZE, 630, *635.
- LA FAYE, 616, *621.
- LA FAYE d'AMBERAC, 616, *622.
- LA FAYETTE, 99, 158, 159, 163, 169, 174, 252, 264, 265, 354, 358, 359, 404, 410-412.
- LA FERTÉ. Voir SAINT-AIGNAN.
- LA FONCHAIS, 618, *627.
- *LA GALISSONNIÈRE, 124, 442, 454.
- LA GALISSONNIÈRE (BARIN), neveu du précédent, 198, 225, 590, 637, *638, *667.
- LA GALMELIÈRE, 654.
- LAGARRIGUE. Voir LA PORTERIE.
- *LA GRANDIÈRE, 361, 616, 639, 645, 665.
- LA GRANDVILLE, 578.
- LA GRANGE. Voir LE ROY.
- La Grave*. Voir *Poncet*.
- LA GRAVELLE. Voir ADAM.
- La Gravière*. Voir *Jurien*.
- LA GUARIGUE LA TOURNERIE, 617, *624.
- LA HAGE. Voir MENGAUD.
- LA HOUSSAYE, 618, *626.
- LA JAILLE, 415, 670.
- *LA JAILLE, 612, 624.
- *LA JONQUIÈRE de LA POMMARÈDE, 110, 390.
- *LA JONQUIÈRE TAFFANEL, 663.
- LA LANDELLE de ROSCANVEC, 504, 533, 537, 654, *657.
- LA LAUNE. Voir AMÉ.
- LA LAURENCIE, 668.
- LALLY, 140.
- LA LUZERNE, secrétaire d'État, 20, 241, 580-583.
- LA LUZERNE, frère du précédent, 397, 405.
- LA LUZERNE. Voir BRIQUEVILLE.
- LA MANCÈLIÈRE. Voir DU PAS.
- LA MARCK (comtesse de), 8.
- LA MARTONIE, 643, *644, 668.
- LAMBALLE (prince de), 633.
- LAMBERT, 630, *634.
- Lambert de Sainte-Croix*, 15, 17.
- LAMETH (Alexandre de), 416.
- LA METTRIE. Voir LE SAIGE.
- LA MORINIÈRE. Voir POTRIN.
- LA MOTHE, 563.
- LA MOTHE. Voir ISLAY (d').
- LA MOTTE GROULT, 670.
- *LA MOTTE-PICQUET de LA VI-

- NOYÈRE, 5, 10, 45, 91, 106,
 135, 137, 194, 198, *199, 202,
 204, 212, 215, 217, 219, 220,
 224, *228, 312, 320, 322, 325-
 332, 335, 344, 345, 348, 370-
 373, 375, 378, 379, 381-387,
 432, 447-449, 470, 472, 477,
 551, 575, 594, 596-598, 600,
 607, 609, 618, 637, 663, 674.
 LA MOTTE TABOUREL, 309.
 *LA MOTTE VAUVERT, 605, 611.
 LA MOTTE. Voir DU BOIS, DU-
 RAND.
 LANCELOT. Voir DU LAC.
 LANGAN BOISFÉVRIER, 331, 383,
 617, *626.
 LANGARA, 314.
 LANGERON, 10, 33, 76, 289.
 LANGLE. Voir FLEURIOT, MAUR-
 VILLE.
 LA NUGNY. Voir TROMELIN.
 LA PALICE, 595.
 LA PALLIÈRE, fils du suivant,
 536.
 LA PALLIÈRE CHRISTY, 504, 510,
 *526, 536, 654, *657, 674.
 *LA PÉROUSE (GALAUP de), 3, 107,
 108, 217, 222, 223, 307, 351,
 355, 365, 414, 415, 430, 434,
 435, 571, 575, 589, 635, 637,
 645, *665, 668, 671.
 LA POMMARÈDE. Voir LA JONQUIÈRE.
 LAPORTE, ou LA PORTE, 8, 41,
 47, 91, 122, 293, 565, 582.
 LA PORTE VEZINS, 607, *608, 617,
 639, *664.
 LA PORTE YSSERTIEUX, 316.
 LA PORTERIE de LAGARRIGUE, 576.
 *LA POYPE de VERTRIEUX, 168,
 227, 630.
 *LA PRÉVALAYE [et non LA PRÉVA-
 LAIS] de LA ROCHE, 289, 293,
 582, 670.
 LARCHANTEL, 610, *612, 617, 640,
 643.
 LARCHER de LA TOURAILLE, 347,
 618, *626.
 LA RÈGLE, 546, 550, 616, *622,
 655, *660, 669.
 LA REYNIE, 18.
 LA ROCHE de KERANDRAON, 113.
 LA ROCHE. Voir DU CHILLEAU,
 LA PRÉVALAYE.
 LA ROCHEFOUCAULT DU PUY
 ROUSSEAU, 655, *660.
 LA ROCHESALEIL, 630, *633.
 LA ROQUE DOURDAN, *668.
 *LA ROZIÈRE (CARLET de), 27,
 243, 244, 302, 304.
 LA SALLE, 525.
 LA SALLE. Voir PROISSY.
 LA SAUDRAYE, 654.
 LAS CASES, 309, 525, 527.
 LA THIOLAYE, 653, 656.
 LATIL, 576.
 *LA TOUCHE de TRÉVILLE, 48, 121,
 261, 278-280, 283, 306, 640,
 *663.
 *LA TOUCHE (LE VASSOR de), frère
 du précédent, 8, 32, 35, 416.
 LA TOUCHE, fils du précédent,
 359, 414, *416, 417, 565, *669.
 LA TOURAILLE. Voir LARCHER.
 LA TOUR DU PIN MONTAUBAN,
 654, *656.
 LA TOURNERIE. Voir LA GUARIGUE.
La Trémoille, 673.
 *LA TULLAYE, 47.
 LA TULLAYE, 480.
 *LAUBÉPIN, 382, 630, 668.
 LAUGIER de BEAUCOUSE, 654.
 LAUNAY de TROMELIN, 645, *646,
 669.
 LAUNERSTIERNA, 654.
 LAURENS, 160, 161.
 LAUZUN, 194, 195, 252, 290, 300,
 402, 403, 409, 411, 413, 416,
 418.
Lauzun, 234, 364.
 LA VALETTE, 281.

- LA VALLETTE. Voir DES MOUSTIERS.
 LA VARYE LE ROY (de la *Fortune*), 654
 LA VARYE LE ROY (du *Héros*), 489, 653.
 LAVAU, 653.
 LA VAUGUYON, 3.
 LAVAUX, 629, *632, 653.
 LA VICOMTÉ (CHANCHOUART), 433, 645, *646.
 LA VILATELLE. Voir MAYET.
 LA VILETTE. Voir BARRAS.
 LA VILLEBOUQUAIS (BOUIN de), 619, *628, 640.
 LA VILLEBRUNE, 402, 409, 413.
 LA VILLEGUASSIO. Voir CARCARA-DEC.
 LA VILLEHELIO. Voir COURSON.
 LA VILLEHERVÉ. Voir BOTTEY.
 LA VILLEHUNAUT. Voir PÉAN.
 LA VILLÉON de LA VILLEVALIO, 668.
 LA VILLERAULT (Mme de), 627.
 LA VILLEVALIO. Voir LA VILLÉON.
 LA VINOYÈRE. Voir LA MOTTE-PICQUET.
 LA VOUSTE. Voir BESSEY.
 LA VOYRIE, 375.
 LA VRILLIÈRE, 17.
 LE BÈQUE (comte), 649.
 LE BÈQUE, fils du précédent, 194, 648, *649, 665.
 LE BEL de PINGUILY, 618, *626.
 LE BRASSEUR, 582.
 LE BRETON de RANSANNE, 94, 116, 117, 307, 610, *611.
 LE CORRIO, 424.
 LE DAEN de KERMENENAN, 619, *627.
 LE DALL TROMELIN, *670.
 LE GARDEUR de TILLY, 180, 358, 575, 645, *646, *666.
 LE GARDEUR (chevalier) de TILLY, frère du précédent, 180, *646.
 Le *Goffic*, 673.
 LE GRAIN, *611.
 LE GRAND. Voir MASLYS.
 LE GUAY, 661.
 L'ÉGUILLE. Voir FROGER.
 LE JAR. Voir DU CLESMEUR.
 LE LARGE, 669.
 LE MAÎTRE. Voir BEAUMONT.
 LE MARINIER. Voir CANY.
 LE MAUFF, 629, *631.
 LÉOPOLD, archiduc, 7.
 LÉOPOLD, duc de Lorraine, 632.
 LE PELLEY. Voir PLÉVILLE.
 LERONDEL. Voir HUE.
Leroy, 588.
 *LE ROY de LA GRANGE, 642.
 LE ROY. Voir LA VARYE.
 LE SAIGE de LA METTRIE, 250, 304, 619, *627, 640.
 L'ÉTENDARD. Voir BELLEVILLE.
 L'ÉTANDUÈRE. Voir DES HERBIERS.
 LE VASSOR. Voir LA TOUCHE.
 LE VENEUR de BEAUVAIS, 618, *626.
Levol, 356.
 LÉZERE. Voir TRÉDERN.
 L'HERMITE MAILLANE, 645, *646.
 LIGONDÈS, 137, 575, 605, *606, 610, 613, 618.
 LIGONDÈS ROCHFORT, *668.
 LILLANCOURT, 397.
 LIMERMONT. Voir GRASSE.
 LINCOLN, 222, 223, 409.
 LINDU. Voir CHOQUET.
 L'ISLE. Voir BEAUSSIER.
 LISLE. Voir MONGELAS.
Litré, 281.
 LIVIER, 196.
 LOBERDIÈRE. Voir HUBERT.
 LOCKART. Voir ROSS.
 LOCMARIA. Voir KERGARIOU.
Loir (Maurice), 182, 567.
 LOMBARD, 640, *641, 645, 668.
Loménie (L. de), 32, 46, 206.
 LOMÉNIE de BRIENNE, 579, 580.
 LONGUEVAL, 396, 617, *624.
 LONGUEVILLE, 617, *625, 636.

LORGERIL, 670.
 LORT de SÉRIGNAN, 630, *635,
 *670.
 LOUIS XIV, 1, 4, 31, 56, 313, 436,
 558, 569.
 LOUIS XV, 4, 14, 242, 243, 299.
 LOUIS XVI, 1-4, 11, 13, 14, 17,
 28, 32, 44, 64, 65, 70, 82, 86,
 98, 100, 118-120, 133, 141, 144,
 173-175, 190, 227, 229, 232,
 240, 242, 243, 247, 248, 295,
 299, 327, 367, 411, 439, 467,
 479, 481, 489, 559, 561, 562,
 564, 570, 574, 575, 579, 583,
 584, 587, 589, 633, 660, 674.
 LOWENDAL, 187.
 LOZIER. Voir BOUVET.
 LUCKNER, 104.
 LUSIÈS. Voir PATY.
 LUSIGNAN, 480, 654, *657.
 LYLE SAINT-MARTIN, 629, *633.

M

MACARTNEY, 200, 207.
 MAC-CARTHY MARTAIGUE, 378,
 426, 636, *637, *667.
 MACÉ, 655.
 MACNEMARA (comte de), 180, 444,
 *667.
 *MACNEMARA le cadet, 624.
 MACNEMARA (Mlle de), fille du
 précédent, 624.
 Mahan, 130, 203, 224, 328, 334,
 337, 412, 421, 499, 542.
 MAHÉ. Voir KERHOUAN.
 MAILLANE. Voir L'HERMITE.
 MAITLAND, 217, 222.
 MALESHERBES, 17.
 MALET de PUYVALLIER, 616, *622.
 MALLÈVRE. Voir GOUYON.
 MALOUE, 11, 566, 567.
 Malouet, 31.
 MANDELOT. Voir BATAILLE.
 MANSON, 582.

MARCEIN. Voir CARNÉ.
 MARCHAIS, 38.
 Margry, 2, 626.
 MARGUERY, 605, *606.
 MARIE-ANTOINETTE, 3, 5, 14, 17,
 32, 132, 144, 174, 207, 287,
 561.
 MARIE-THÉRÈSE, 62, 142.
 MARIE de WURTEMBERG, 10.
 MARIGNY. Voir BERNARD.
 *MARIN (comte de), 316, 432,
 474, 639, 664.
 MARIN (chevalier de), frère du
 précédent, 630, *634.
 MARSHALL, 112.
 MARTAIGUE. Voir MAC-CARTHY.
 MARTELLY de CHAUTARD, 435,
 *674.
 MARTINENQ GINESTE, 630, *633.
 MARTINET, 610, *612, 615, 661.
 MASLYS LE GRAND, 615, *620,
 645.
 MASSÉNA, 529.
 *MASSIAC, 17.
 MATHIEU. Voir JOANNIS.
 MAULEVRIER. Voir COLBERT.
 MAUREPAS, 13, 14, 18, 28, 61, 62,
 65, 69, 70, 174, 234, 243, 251,
 412, 553.
 MAURICE de SAXE, 140.
 MAURVILLE (chevalier de), 670.
 MAURVILLE de LANGLE, *657.
 MAURVILLE. Voir BIDÉ.
 Mautort, 251, 263, 282, 297, 307,
 494, 502, 523, 528, 531, 665.
 MAXIMILIEN, 595.
 MAYET de LA VILATELLE, 630,
 *635, 669.
 MAZARREDO, 260.
 MÉDINE, 428, 437, 640, *641, 645,
 666.
 MÉHÉRENC de SAINT-PIERRE, 615,
 *621.
 Mémoires secrets, 433, 599.
 MERVILLE. Voir CAIRON.

- MENGAUD de LA HAGE, 137, 279,
 299, 300, *307, 640, *641.
Mercy-Argenteau, 13, 14, 62, 142.
 MÉROS. Voir ROSILY.
 MERVILLE de GIBIAN, 615, *620.
 MESNARD, 618, *626, 645.
 MEUSNIER, 238.
 MEYRONNET SAINT-MARC, 630,
 *634, 670.
 MICOUD, 184.
 MILLARD, 674.
 *MIRABEAU (bailli de), 31, 46.
 *MISSIESSY, 30, 442.
 MISTRAL, 561.
 MITCHELL. Voir HAMILTON.
 MITHON de GENOUILLY, 379, 426,
 432, 433, 616, *621, 636, 665.
 MOISSAC (d'HEMIVY de), 482,
 489, 506, 511, 512, 519, 653,
 *655, 670.
 MOLIÈRE, 226.
 MOLTKE, 403.
 MONGE, 40, 570.
 MONGELAS (LISLE de), 321.
 MONGELAS (Mme de), 321.
 MONNERON, 508.
 MONTAISE. Voir BARGETON.
 *MONTALAIS, 454.
 MONTAUBAN Voir LA TOUR.
 MONTAUT, *205.
 MONTAUT (de), 637, *638.
 MONTAULT de SAINT-SIVIER, 668.
 MONTBARREY, 25, 51, 239, 251,
 262, 289, 306.
 MONTBAS, 605, *606, 670.
 *MONTBAZON, 663.
 MONTBRUN. Voir DU LAURENT.
 MONTCABRIÉ (PEYTES de), 630,
 *635, 669.
 MONTCALM, 142.
 *MONTECLER, 609, 639, 648.
 *MONTEIL, 82, 283, 345-347, 355,
 376, 396, 407, 607, 618, 640,
 643, *664.
 MONTESQUIEU (baron de), 416.
 MONTFORT, 618, *626.
 MONTGRAND, 442, *674.
 MONTGUYOT de CAMBRONNE, 417,
 617, *624.
 *MONTLOUET, 620.
 MONTLUC de LA BOURDONNAYE,
 428, 670.
 MONTMORIN, 99, 190, 245, 246,
 248, 258, 314, 318, 581, 584.
 MONTPÉROUX. Voir ROQUEFEUIL.
 MONTRoux. Voir ROQUARD.
 MONTY, *671.
 MORARD de GALLES, 489, 494,
 497, 504, 533, 653, 654, *656,
 669.
 MORENO, 442.
 MORETON. Voir CHABRILLANT.
 MORFOACE, 489, 653.
 MORIÈS CASTELLET, 9, 139, 610,
 *612, 629, 664.
 MORIÈS (chevalier de), 668.
Moris, 482.
 MORLAT. Voir PIVERON.
 MOROGUES. Voir BIGOT.
 MORTEMART (duc de), 612.
 MORTEMART (vicomte de), 43, 409,
 438, 610, *612, 640, 648.
 MOULINS de ROCHEFORT, 645, *646.
 MUNSTER, 150.
 MURRAY, 442.

N

- NAPOLÉON I^{er}, 152, 234, 349, 432,
 480, 488, 505, 514, 516, 525,
 529, 652.
 NASSAU-SIEGEN, 300-302.
 NECKER, 57-59, 61, 62, 553, 579.
 NELSON, 133, 152, 334, 421, 437,
 500, 502, 599.
 NESMOND, 369.
 NEVET de PONTBRIANT, 617, *624,
 655.
 NIEUL. Voir NIEUIL.
 *NIEUIL [et non NIEUL] (POUTE

- [et non PONTE] marquis de), OUESSANT (d'), 654.
 133, 383, 433, 590, *608, 615, OZANNE, 2.
 639, 643, *664.
- NOAILLES (marquis de), 64. **P**
 NOAILLES (vicomte de), 200.
 Noailles (vicomte de), 179, 436.
 NORBEC. Voir TEXIER.
 NORD (comte du). Voir PAUL I^{er}.
 NORDENSKJÖLD, 636, *637.
 NOROY. Voir CHAMPIGNY.
 Norvins, 3, 434, 550, 586.
- O**
- OBERKIRCH (Mme d'), 10.
 O'CONNOR, 222.
 OIGNY (d'), 150.
 OPPÈDE. Voir FORBIN.
 ORCET (d'), 163.
Ordonnances et Règlements, 567.
 ORLÉANS (PHILIPPE II, duc d'),
 le Régent, 569.
 ORLÉANS. Voir CHARTRES.
 ORSIN (d'), 669.
Ortolan (Th.), 464, 635.
 ORVEAUX (d'). Voir DUPÉ.
 ORVES (d'). Voir THOMAS.
 *ORVILLIERS (GUILLOUET comte
 d'), 4, 5, 7, 8, 22, 23, 32, 33,
 35, 41, 43, *45, 48-50, 55, 72,
 76, 77, 82, 89, 91, 97, 100, 105,
 106, 111, 118, 120, 122, *123-
 124, 125-137, 174, 194, 207,
 232, 233, 248, 252, *253-254,
 255-270, 272-278, 280-288, 290-
 294, 306, 313, 333, 343, 374,
 390, 450, 551, 616, 623, 639.
 ORVILLIERS (d'), neveu du comte
 d'Orvilliers, *623.
 ORVILLIERS (d') de CHATEAU-CHE-
 NEL, fils du comte d'Orvilliers,
 250, 617, *623.
 OSSONNO, 283.
 OSSUN (d'), 68.
- PAGÈS, 617, *625.
 PALLIÈRE (de), 504, 654, *657,
 674. Voir LA PALLIÈRE CHRISTY.
 PALLISER, 132.
 PARADÈS (Vincent RICHARD, dit le
 comte de), *275, 304.
 *PARCEVAUX, 622, 650.
 PARCEVAUX, 615, *620.
Paris (Mme Gaston). Voir *Tower*.
 PARKER (Hyde), 209, 215, 326,
 328, 335, 337, 338, 368.
 PAROIS, 434.
 PARSCAU. Voir DU PLESSIS.
 PASCAL, 485.
 PAS de BEAULIEU, 489, 494, 653,
 654, *655, 670.
 PATY de LUSIÈS, 670.
 PAUL I^{er}, 5, 10, 11.
 PÉAN de LA VILLEHUNAUT, 528,
 530, 655, *661.
 PENNÉLÉ. Voir BIHAN.
 PENTHIÈVRE (Louis de BOURBON,
 duc de), 33, 118, 570, 626, *662.
 PERCHERON, 490.
 *PÉRIER de SALVERT, 79, 629, *631.
 PÉRIER de SALVERT, fils du pré-
 cédent, 512, 546, 654, *659.
 PERRAULT. Voir SEILLANS.
 PERRONET, 560.
 PETEL, 299.
 PETIT, 618, *627, 637.
 *PEYNIER, 338, 379, 534, 539, 540,
 542, 549, 616, 637, 655, *664.
 PEYTES. Voir MONTCABRIÉ.
 PEZENAS de BERNARDY, 629, *633.
 PHILIPPE-AUGUSTE, 298.
 PHILIPPE-ÉGALITÉ. Voir CHARTRES.
 PIERREFEU. Voir DEYDIER.
 PIERREVERT (chevalier de), *635.
 PIERREVERT (marquis de), frère

du précédent, 528, 630, *635,
653.

PIERREVERT DES BAGNES, 635.
PIGOT, 417.
PILLES. Voir FORTIA.
PINEAU, 616, *621.
PINET, 31, 32, 33, 36, 47.
PINGUILY. Voir LE BEL.
PIOLENS, 614.
*PIOSIN, 623.
PIVERON de MORLAT, 506.
PLÉVILLE LE PELLEY, 173, 629,
*631.
POLIGNAC (duchesse de), 62.
Poncet de La Grave, 57.
PONTBRIANT. Voir NEVET.
PONTE. Voir NIEUIL.
PONTEVÈS GIEN (chevalier de),
193, 299, 618, *627, 636.
PONTEVÈS GIEN (vicomte de), 433,
629, *632, *666.
POSSADA, 283.
POSSEL, aîné, 629, *633.
POTRIN de LA MORINIÈRE, 636,
*637.
POUGET, 567, 582.
*POUTE. Voir NIEUIL.
PRASLIN, 26, 456.
PRÉCOURT. Voir BOUVET.
PRÉVILLE. Voir GRAS, ROUSSEL.
PRÉVOST, 216, 221, 223.
PRÉVOST de LA CROIX, 16, 38.
PRÉVOST de LA CROIX (de l'*Annibal*), 653.
PROISSY, 617, *624.
PROISSY (LA SALLE), frère du pré-
cédent, 624.
PROVENCE (comte de), 8, 9,
633.
PUFENDORF, 488.
PUGET BRAS, 7, 611, *614, 630,
637, 668, 673.
PUJET. Voir PUGET.
PULASKI, 222.
PUYVALLIER. Voir MALET.

Q

QUEMY, 418, *674.
QUERHOENT, 624. Voir KÉROHANT.
QUÉRANGAL, 380, *674.

R

RAFÉLIS. Voir BROVES.
*RAIMOND D'EAUX, 451, *663.
*RAIMONDIS (chevalier de), 139,
171, 629, 632, 665, 674.
RAIMONDIS, major général, 632.
RAIMONDIS CANAUX, 630, *633.
RAIMONDIS COMBAUD, 633.
RAMAZANE. Voir BESSON.
RANSANNE. Voir LE BRETON.
RAOUSSET SEILLONS, 670.
RAVENEL, 620.
RAVENEL, *661.
RAVENEL DU BOISTEILLEUL, 347.
RAYMONDIS, 139, 171. Voir RAI-
MONDIS.
Raynal (abbé), 108.
RAYNEVAL (GÉRARD de), 150, 155,
174, 214.
*RAYS (de). Voir DU BREIL.
RAZILLY, 89, 609, *611.
*RÉALS, 281, 611, 616, 639.
Recueil des décisions, 573.
Relation des trois combats...
1780, 336, 338, 341, 643.
RENAUD, 654.
RENAUD D'ALLEN, 589, 648, *649,
*666.
Resbecq. Voir *Fontaine*.
RESPIGET, 381.
*RETZ (de). Voir DU CROIZET.
Revue historique, 338, 429, 431.
Revue militaire, 445.
REYNOLDS, 504.
RIBIÈRES, 159, 438, 629, *631.
RICHARD, 114.
RICHARD (Vincent). Voir PARADÈS.
RICHELIEU (cardinal de), 574.

- RICHELIEU (maréchal de), 73, 442.
 RICHERY, 653.
 RIGAUD. Voir VAUDREUIL.
 RIONS. Voir ALBERT (d').
 RIVIÈRE, 379, 383, 598, *667.
 ROCHAMBEAU, 224, 229, 250, 350, 351, 353-355, 357-359, 364, 365, 397, 398, 400-406, 409-411, 415, 417, 418, 436.
 ROCHAMBEAU (vicomte de), fils du précédent, 355, 365.
 ROCHARD, 264.
 ROCHECHOUART (duchesse de), 625.
 *ROCHECHOUART (vicomte de), 45, 76, 129, 281, 283, 376, 379, 448, 605, 615, 639, 663.
 ROCHEFORT. Voir LIGONDÈS, MOULINS.
 ROCHEGUDE, 618, *627, 670.
 ROCHEMAURE OU ROCHEMORE, 489, 653, 656.
 RODNEY, 10, 73, 162, 190, 224, 307, 314-316, 334, 335, 337-341, 343, 349, 350, 353, 360, 364, 372, 374, 392, 394-396, 403, 418, 420, 424, 426-429, 431, 434, 435, 443, 446, 509, 644.
 ROMAGNAC, 576.
 ROOKE, 312, 313.
 ROQUARD de MONTRoux, 629, *632.
 ROQUART SAINT-MICHEL, 670.
 ROQUEBRUNE. Voir COMBAUD.
 ROQUEFEUIL (vicomte de), 296.
 ROQUEFEUIL LA DEVAIZE, 616, *622.
 ROQUEFEUIL - MONTPÉROUX, 426, 609, *611, 618.
 ROQUEFORT (DEFFAU BOUILLAC de), 629, *632.
 ROSBO, 525.
 ROSCANVEC. Voir LA LANDELLE.
 ROSCONETTE. Voir KERGARIOU.
 ROSILY, fils du suivant, 39, 115, 655, *661, 670.
 *ROSILY de MÉROS, 661.
 ROSNEVET. Voir SAULX.
 ROSS (LOCKART), 444.
 ROSSEL, 298, 575, 576, 615, *619.
 ROSNAY. Voir VAUGIRAULD.
 ROSTAN, 576.
 Rousseau (Fr.), 314.
 ROUSSEAU. Voir LA ROCHEFOUCAULT.
 *ROUSSEL de PRÉVILLE, cadet, 617.
 ROUX de BONNEVAL. Voir BONNEVAL.
 ROWLEY, 193, 225, 337.
 *RUIS EMBITO de LA CHESNARDIÈRE, 4, 15, 22, 23, 79.
 RULLECOURT, 302, 303.
 RUSSELL, 438.
 RUTLEDGE, 217.
 RUYTER, 304, 368.
 RUYTER, 670.
 RUYTER WERFUSÉ, 489, 630, *635, 653, *655.

S

- *SABRAN GRAMMONT, 667.
 *SADE, 336, 337, 345, 643.
 SAINNEVILLE, 147, 148, 590, 607, *608, 618, 636, 667.
 SAINNEVILLE. Voir BEAUDOT.
 *SAINT-AIGNAN (BEAUVILLIER de LA FERTÉ), 7, 8, 21, 32, 35, 38, 311, *663.
 *SAINT-CÉZAIRE, 8, 155, 429, 434, 630, 648.
 SAINT-ANTONIN. Voir GARNIER.
 SAINT-COSME SAINTE-EULALIE, ou CURIÈRES SAINT-COSME, 630, *635.
 *SAINT-DENIS de VIEUXPONT, 618.
 SAINT-FÉLIX, 490, 503, 504, 510, 522, *526, 533, 537, 546, 590, 654, *658, *668.
 SAINT-GEORGES. Voir L'ABBÉ.
 SAINT-GERMAIN (comte de), 69, 70, 242, 553, 570.

- SAINT-HIPPOLYTE. Voir ALBERT (d'). 174, 184, 194, 205, 206, 215, 239, 240, 241, 251, 255, 272.
- SAINT-LAURENT. Voir BARRAS. 287, 288, 293, 297, 301, 306.
- Saint-Léger*, 67. 315, 317, 332, 374, 460, 467, 468, 477, 553, 593, 671.
- SAINT-MARC. Voir MEYRONNET.
- SAINT-MARSAULT. Voir GRÉEN. SAULX de ROSNEVET, 32, 33, *673.
- SAINT-MARTIN. Voir LYLE. SAUXMENIL, 615, *620.
- SAINT-MICHEL DU NEZAT, 669. SAVAUT. Voir JALLIER.
- SAINT-MICHEL. Voir ROQUART. SCHANTZ, 618, *627.
- SAINT-ORENS, 476. SÉGUR (maréchal de), 303, 553, 579.
- SAINT-OURS, 438.
- SAINT-PÉE. Voir DANTIN. SÉGUR, fils du maréchal, 252, 416, 436, 590.
- *SAINT-PERN, 613. *Ségur*, fils du maréchal, 229, 612.
- SAINT-PIERRE. Voir MÉHÉRENC. SEIGNELAY, 379, 593.
- SAINT-RIVEUL DU ROCHER, 379, 615, *620, 640, *666. SEILLANS COLLOMPS, 640, *641.
- SAINT-SAUVEUR, *173, 629, *632. SEILLANS PERRAULT. Voir ALAIS (comtesse d').
- SAINT-SIMON (duc de), 19, 68, 71, 104, 208. SELDEN, 488.
- SAINT-SIMON (marquis de), 404, 405. SENNEVILLE, 608. Voir SAINNEVILLE.
- SAINT-SIVIER. Voir MONTAULT. SÉRIGNAN. Voir LORT.
- SAINT-TROPEZ. Voir SUFFREN. SERVAL. Voir FOUGEROUX.
- SAINT-VICTOUR. Voir FENIS. SILLANS, 372, 380, 607, *608, 616.
- SAINT-VINCENT. Voir JERVIS. SIMAR, 669.
- SAINT-WINOC. Voir BERGUES. SISGAU. Voir DAUTHIER.
- SAINTE-AULAIRE. Voir BEAUPOIL. SOCHET. Voir DES TOUCHES.
- Sainte-Croix*. Voir Lambert. SOLANO, 283, 342-344, 346, 347, 352, 435-437, 449.
- SAINTE-EULALIE. Voir SAINT-COSME. SOUBISE, 656.
- SALINE. Voir FOURNIER. SOUILLAC, 507, 517, 533, *665.
- SALLES, 576. *SOULANGE (comte de), 195, 380, 383, 538, 589, 617, 636, *665.
- SALLION de CHEF DU BOIS, 616, *622. SOULANGE. Voir GATINAIRE.
- SALVERT. Voir PÉRIER. SOURCHES, 480.
- SAMBUCY, 630, *634, 669. SOUVILLE. Voir CHALVET.
- SANÉ, 52, 563, 564. SOYHIER de VAUCOULEURS, 617, *623.
- SANTO-DOMINGO DU BIGNON, 339, *674. SPARRE, 443.
- SAQUI DESTOURÈS, 629, *631, 670. STEFANO, 654.
- SARTINE, 4, 17-25, 28-34, 37-41, 43-45, 47-53, 56-63, 65, 69-72, 76, 79, 80, 82, 84, 87, 91, 92, 100, 107, 114, 115, 120, 122, 124, 126, 140, 145, 147, 150, STORMONT, 64.
- STUART, 545.
- SUBTIL, 616, *622.
- *SUFFREN de SAINT-TROPEZ (chevalier, puis bailli de), 77, 84,

- 85, 101, 127, 133, 139, 146, 152,
161, 164, 174, 188, 203, 206,
208, 211, 212, 218-220, 222,
228, 230, 290, 316, 317, 320,
322, 330, 334, 362, 369, 389-
391, 393, 421, 431, 432, 443,
450-476, 479-552, 555-557, 562,
564, 571, 574, 575, 579, 585-
588, 590, 599, 607, 610, 612,
630, 634, 635, 651-654, 656,
661, *663, 674.
- SUFFREN (famille de), 651, 652.
SUFFREN (Madeleine - Euphrosine
de), 635.
SUFFREN, neveu du bailli, 634.
SULLIVAN, 162-166, 169, 170.
SURVILLE. Voir CILLART.
SUTTON de CLONARD, *670.
SUVILLE. Voir CILLART.
SUZANNET (baron de), 425, 434,
610, *612, 668.
SUZANNET (de), 670.
- T**
- TABOUREL. Voir LA MOTTE.
TAFFANEL. Voir LA JONQUIÈRE.
TANOUARN, 365, 401, *668.
Tantet, 586.
TARADE, 249.
TARTEIRON, 576.
TAUMATZ. Voir GOYON.
*TERNAY d'ARSAC, 194, 199, 224,
261, 280, 281, 283, 307, 325,
350-357, 389, 400, 403, 477,
600, 640, 645.
TERRAY (abbé), 15.
TESSÉ (maréchal de), 626.
TEXIER de NORBEC, *667.
THÉVENARD, 33, 36, 76, 308, 433,
*665.
THIENNE. Voir GAËTTAN.
THIERRY, 669.
THOMAS d'ORVES, 133, 477, 478,
494-496, 501, 515, 517, 541,
616, *622, 654.
THOMAS. Voir CHATEAUNEUF.
*THUROT, 238.
THY (de), 590, 591, 648, *649,
*666.
TIBURCE, 653.
Tillette de Clermont-Tonnerre,
251.
TILLY. Voir GRASSE, LE GARDEUR.
TIPPOU SAHIB, 478, 539, 586, 587.
*TOULOUSE (comte de), 118, 313.
TOURNELLE, 258.
TOURVILLE, 126, 140, 144, 451.
Tower, 163, 403.
TRANS. Voir VILLENEUVE.
TRAVERSAIS, 649, *650.
TRÉCESSON, 610, *613, 666.
TRÉDERN de LÉZEREC, 616, *623.
TRÉMAREC. Voir KERGUELEN.
TRÉMIGON l'aîné, 480, 486, 489,
613, 615, *620, 640, 653.
TRÉMIGON cadet, frère du précé-
dent, 611, *613, 615.
TRÉOURET. Voir BIHAN.
*TRESSEMANES, 610, 612.
*TRESSEMANES CHASTEUIL, 607,
*608.
TREVIENT. Voir CHEFFONTAINE.
TRÉVILLE. Voir LA TOUCHE.
TROBRIANT. Voir KEREDERN.
TROGOFF de KERLESSY, 637, *638,
650, 670.
TROLONG. Voir DU RUMAIN.
TROMELIN BOUDIN, 501-503, *526,
533, 654, *657.
TROMELIN (LA NUGNY de), 655,
*660.
TROMELIN. Voir LAUNAY, LE DALL.
TROMP, 368.
*TRONJOLY, 476, 477, 610.
Troude, 122, 359, 433.
TROUILLE, 130.
TRUBLET de VILLEJÉGU, *659.
Trublet de Villejégu, 505, 523, 660.

- TRUDAINE, 559.
 TRUGUET, *222, *674.
 TURENNE, 314.
 TURGOT, 14, 15, 17, 69.
 TURGOT. Voir VENDES.
 TURPIN DU BREUIL, 617, *625, 649.
- V**
- VAIVRES, 582.
 VALLONGUB, 416, 418, 616, *621.
 *VALMENIER CACQUERAY, 383, 594, 596, 639, 665.
 VANDERSLEY [ou VANDERSTHEY], 238.
 VAUBAN, 238, 558-560.
 VAUCOULEURS. Voir SOYHIER.
 *VAUDREUIL (RIGAUD l'aîné, comte de), 453.
 *VAUDREUIL (RIGAUD, marquis de), fils aîné du précédent, 133, 194, 195, 377, 378, 416-418, 425-427, 434-437, 440 [et non VERNEUIL], 449, 581, 609, 611, 612, 617, 623, 636, 637, *664, 674.
 *VAUDREUIL (RIGAUD, comte de), frère cadet du précédent, 91, 648, *664.
 VAUGIRAULD de ROSNAY, 391, 648, *649, *668.
 VAUVERT. Voir LA MOTTE.
 VAUVINEUX. Voir GASTON.
 VAUVRÉ. Voir GIRARDIN.
 VAUX (de), 251, 253, 261, 262, 266, 269, 270, 272, 276-278, 288, 289.
 VENCE, 182, 200.
 *VENDES TURGOT, 646.
 VENEL, 629, *633, 670.
 *VERDUN de LA CRENNE, 180, 304, 379, 448, 582, 591, 610, *666.
 VERGENNES, 28, 53, 58, 65, 67, 69, 70, 72, 77, 98-100, 102, 104, 105, 134-136, 190, 212, 215, 241, 242, 245, 246, 248, 249, 252, 577, 581.
 VERNEUIL. Voir VAUDREUIL (RIGAUD, marquis de).
 VERNON, 477.
 VERTRIEUX. Voir LA POYPE.
 VESTRIS (les), 190.
 VEZINS, Voir LA PORTE.
 *VIALIS, 30, 674.
 VIALIS, frère du précédent, 449, *674.
 VIALIS de FONTEBELLE, frère des précédents, 316, 610, *612, 674.
 VICTOIRE (madame), 587, 588.
 VIDAL d'AUDIFFRET, *666.
 VIEUVILLE de BOISGELIN, 540.
 *VIEUXPONT. Voir SAINT-DENIS.
 VIGNES d'ARRAC, 550, 655, *660, 669.
 VIGNY, 489.
 VIGNY (chevalier de), 388, 616, *623.
 Vigny, 496.
 VILLAGES, 613.
 VILLAGES (chevalier de), fils du précédent, 430, 611, *613, 667.
 VILLARET de JOYEUSE, 542, 655, *660.
 *VILLARS de LA BROUSSE, 30.
 VILLEJÉGU. Voir TRUBLET.
 VILLENEUVE, 231.
 VILLENEUVE LA CROISILLE, 630, *634.
 VILLENEUVE TRANS, 629, *633.
 VILLENEUVE. Voir CILLART.
 VILLEVIEILLE (de), 637, *638, 670.
 VINTIMILLE, *667.
 VIOMÉNIL, 409, 418.
 VOUTRON, 655, *660.
- W**
- WALDECK (prince de), 54.
 WALL (comte de), *234, 235-238, 244, 304.
 WALLACE, 309.

| | |
|--|--|
| WASHINGTON, 157, 158 173, 175, 252, 354, 355, 357-359, 397, 400, 402-406, 408-414. | Y YSSERTIEUX. Voir LA PORTE. |
| WATT, 523. | |
| WERFUSÉ. Voir RUYTER. | Z |
| WILLIAM-HENRY (prince), 412. | |
| Witt (P. de), 584. | ZOUTMAN, 368. |



TABLE ALPHABÉTIQUE

DES NOMS DE BATEAUX

FRANÇAIS

L'Actif, 5, 6, 89, 91, 133, 281,
 282, 370, 372, 373, 378, 379,
 383, 609, 613, *616, 623, 626, 639.
L'Actionnaire, 380, 528, *617, 640,
 643.
L'Aigle, 416, 417, 434.
L'Aigrette, 43, 77, 118, 398, 409,
 640, 649.
L'Aimable, 163, 197, 425, 434,
 611, *630.
L'Ajax, 307, 500, 504, 511-513,
 521, 524, 530-532, 539, 546, 654,
 656, 658, 660.
L'Alceste, 225.
L'Alcide, 454.
L'Alcmène, 84, 163, 164, 215,
 462, 607, 611, *630.
L'Alerte, 636, 649.
L'Alexandre, 129, 372, *615, 620,
 626, 640.
L'Amazone, 108, 137, 217, 222,
 223, 307, 351, 355, 417, 624,
 *637, 645.
L'America, 417.
L'Amphion, 134, 205, 329, 613,
 *616, 622, *637.
L'Amphitrite, 21, 181, 331, 438,
 575, 610.
L'Andromaque, 347, 380, 405,
 413, 437.

L'Annibal, 198, 202, 212, 218,
 219, 225, 320, 322, 325-329, 331,
 480, 483, 485-487, 489, 490,
 494, 497, 502, 526, 546, 620,
 *637, *653, 654, 656, 657.
L'Anonyme, 588.
L'Ardent, 73.
L'Ardent, prise anglaise, 232,
 279, 361, 432, 434, *645.
L'Argonaute, 539, 549, 655.
L'Artésien, 130, 133, 218, 338,
 480, 482, 483, 485, 487, 494,
 496, 500, 504, 519, 524, *617,
 *637, *654, 656, 658, 660, 674.
L'Astrée, 365, 414, 415, 430, 431,
 434, 575.
L'Astrobabe, 589, 668.
L'Atalante, 73, 77, 78, 81, 97, 611.
L'Auguste, 281, 399, 407, 428,
 432, *639, *648.
L'Aurore, 77, 326, 586.
La Badine, 442.
La Belle Poule, 95, 100, 101, 108,
 109, *111, 112, 114, 115, 118,
 120, 121, 125, 127, 308, 351,
 370, 388, 575, 641, 656.
Le Belliqueux, 110, 124.
La Bellone, 279, 351, 521, 528,
 549, 635, 640, 645, 654, 655,
 659, 660.
Le Bien-Aimé, 6, 371, 383, 609,
 *615, 639, 658.

- Le *Bizarre*, 6, 91, 494, 500, 504, 537, 540, 609, 640, 654, 658.
 La *Blanche*, 198, 218, 225, 610, 637.
 La *Blonde*, 443.
 Le *Borda*, 298, 452.
 La *Boudeuse*, 197, 336, 610.
 La *Bourgogne*, 316, 436, 632, 639, 649.
 La *Boussole*, 3, 589, 670, 671.
 Le *Brave*, 425.
 La *Bretagne*, *55, 86, 127, 131, 255, 259, 261, 266, 283, 290, 320, 375, 378, 383, 448, 568, *616, 623, *639.
 Le *Brillant*, 476, 477, 500, 503, 504, 510, 522, 526, 539, 549, 584, 610, 654, 657, 658.
 Le *Caméléon*, 7, 611.
 La *Capricieuse*, 307, 612.
 Le *Caton*, 7, 346, 429, 434, 640, 642-644.
 Le *Censeur*, 449.
 La *Cérès*, 220, 434, 437.
 Le *César*, 9, 139, 149, 151, 152, 156, 168, 170-172, 221, 227, 432-434, 465, *610, 627, *629, 646, 649.
 La *Charmante*, 180, 307, 641.
 Le *Chasseur*, 372, 540, 610, 619, 640.
 La *Chimère*, 155, 197, 218, *630.
 Le *Citoyen*, 261, 267, 639, 643, 648.
 Le *Clairvoyant*, 480.
 La *Cléopâtre*, 539, 542, 543, 545, 546, 655, 661.
 Le *Commerce de Bordeaux*, 576.
 Le *Commerce de Marseille*, 576.
 Le *Comte de Menou*, 605, 606.
 La *Concorde*, 179, 320, 365, 391, 397, 400, 401, 402, 406, 426, 575, 646.
 Le *Conquérant*, 137, 361, 435, *618, 640, *645.
 La *Consolante*, 528, 530, 532, 611, *655, 659, 661.
 Le *Coureur*, 111, 112, 115, 116, 119, 610, 661.
 La *Couronne*, 97, 132, 258, 261, 320, 333, 334, 336, 338, 378, 381, 425, 433, *615, *640, *643.
 Le *Coursier*, 606.
 Le *Coventry*, prise anglaise, 542, 543, 549, 660.
 La *Curieuse*, 128, 320, 610, 619.
 La *Danaé*, 309, 417, 609, 611, *618.
 Le *Dauphin royal*, 133, 426, 454, 609, *615, *636.
 La *Dédaigneuse*, 180.
 Le *Destin*, 338, 339, 347, 435, 639, 642, 643.
 Le *Diadème*, 133, 206, 225, 329, *618, 634, *637, 648.
 La *Diane*, 289, 301, 640.
 Le *Diligent*, 494, 655.
 La *Diligente*, 80, 181, 196, 199, 207, 405, 409, 413, 608, 610, 648.
 Le *Duc de Bourgogne*, 129, 351-354, 356, 359, 362, 400, *615, 619, *645.
 Le *Duc de Chartres*, 538.
 Le *Du Quesne*, 576.
 L'*Écureuil*, 605, 607.
 L'*Ellis*, 218, 225.
 L'*Émeraude*, 418.
 L'*Engageante*, 154, 164, 415, 610, 630.
 L'*Épervier*, 636, 640.
 L'*Espiègle*, 605, 619, 640.
 Les *États de Bourgogne*, 569, 576.
 Les *États de Bretagne*, 564.
 L'*Étourdie*, 181, 609.
 L'*Éveillé*, 89, 358, 359, 361, 594, 609, 611, *617, 620, 639, *645, 647.
 L'*Expédition*, 296.

- L'Experiment*, 227, 405, 428, 635.
Le Fantasque, 85, 139, 151, 154, 161, 164, 169, 174, 188, 203, 206, 208, 211, 218, 220, 222, 453, 462, 463, 466-468, 473, 610, 612, *630, 634.
La Favorite, 610, 619.
La Félicité, 589.
Le Fendant, 74, 133, 195, 225, 539, 542, 543, 549, 609, *617, 624, *636, *655, 658.
La Ferme, 576.
Le Fier, 129, 215, 336, *617.
Le Fier Roderigue, *205, 206.
La Fine, 490, 512, 513, 521, 539, 654, 658, 659.
Le Flamand, 503, 505, 522, 526, 546, 654, 659.
La Flèche, 607, 610.
La Flore, 442, 630, 635, 642.
La Fortune, 480, 491, 537, *654.
La Fortunée, 211, 218, 225, 299, *618, 637.
Le Foudroyant, 380.
Le Furet, 607.
Le Gange, 307.
La Gentille, 137, 279, 358, 409, 575, 640.
Le Gerfaut, 590.
La Gloire, 279, 390, 416, 417, 418, 434, 640.
Le Glorieux, 315, 405, 432, 433, 434, *616, 639, 648.
La Gracieuse, 642.
La Guêpe, 137, 358.
Le Guerrier, 124, 139, 142, 152, 383, *630.
L'Hannibal (ou le petit *Annibal*), prise anglaise, 497, 504, 549, 655.
Le Hardi, 372, 539, 610, 642, 655, 661.
L'Hébé, 388, 623.
L'Hector, 9, 139, 151, 168, 432, 434, 610, *629, 648.
L'Hercule, 434, 640, 643, 649, 651.
L'Hermione, 359, 413, 415, 548, 575, 661.
Le Héros, 479, 482-487, 489, 490, 495-498, 503, 505, 506, 510-512, 518, 522-524, 527-532, 536, 539, 540, 542, 543, 545, 547, 549, 550, *653, 654, 655.
L'Hippopotame, 205.
L'Hirondelle, 111, 112, 605, 607, 619.
L'Illustré, 528, 530-532, 539, 543, 590, 632, *653, 660.
L'Inconstante, 6, 179, 396, 609.
L'Indien, 82, 382, 616, 639, 643.
L'Indiscrète, 380, 610.
L'Intrépide, 87, 347, 396, 453, 609, *618, 640, 643.
L'Invincible, 10, 371, 383, 384, 447, 448, 568.
L'Iphigénie, 108, 128, 223, 225, 336, 425, *619.
L'Iris, prise anglaise, 409.
L'Isis, 20, 78.
Le Jason, 229, 351, 352, 430, 434, 600, *645.
La Junon, 136, 279, 575, 589, *618, 627, 640.
Le Juste, 613.
La Lamproie, 588.
Le Languedoc, 139, 150-152, 156, 159, 160, 166-169, 171, 174-176, 183, 210, 217, 225-227, 229, 347, 407, 433, *629, 648.
Le Laverdy, 611.
Le Léopard, 590.
La Levrette, 372.
Le Lévrier, 605.
Le Lézard, 542.
La Licorne, 76, 82, 111, 112, 116-119, 347.
Le Lion, 372, 382, 383, 610, 642.
La Lively, prise anglaise, 196, 197, 211, 218, 636, 638.

- La *Lunette*, 619, 636.
 Le *Lys*, 197, 454.
 La *Magicienne*, 640.
 Le *Magnanime*, 430, 648.
 Le *Magnifique*, 88, 97, 133, 224, 225, 417, 425, 426, *609, *616, 636.
 Le *Majestueux*, 379, 382, 387, 448, 569.
 Le *Malin*, 623.
 Le *Marseillais*, 139, 152, 168, 171, 174, 227, 316, 317, 322, 471, 472, *630, 649.
 La *Médée*, 621, 648.
 La *Mignonne*, 77, 457, 459, 461, 610.
 La *Minerve*, 310, 370, 575.
 Le *Monarque*, 453.
 La *Montagne*, 564.
 Le *Montréal*, 316, 443, 612.
 Le *Moucheron*, 82, 605, 607.
 La *Naïade*, 542, 659, 660.
 Le *Neptune*, 351, 352, 359, 400, 639, *645.
 La *Néréide*, 372.
 Le *Northumberland*, 429, 434, 437, 648.
 La *Nymphe*, 124, 147, 309, 323, 370, 438, 575, *618, 628, 636.
 L'*Océan*, 455, 564.
 L'*Oiseau*, 249, 605, 609.
 L'*Orient*, 133, 309, 477, 478, 495, 504, 510, 512, 513, 526, 536, 540, *617, 623, 654, 661, 674.
 L'*Orphée*, 454.
 La *Pallas*, 116-119.
 Le *Palmier*, 281, 345-347, 435, *616, 639, *643, 674.
 Le *Pandour*, 648.
 Le *Patriote*, 561, 562, 576, 589.
 Le *Pégase*, 379, 380, 528, 608.
 La *Perle*, 76, 605, 607.
 La *Pléiade*, 607.
 Le *Pluton*, 261, 267, 395, 408, 423, 640, 643, 649.
 La *Pomone*, 590.
 La *Poulette*, 442.
 La *Pourvoyeuse*, 476, 654, 655.
 La *Précieuse*, 316.
 La *Prosélyte*, 590.
 Le *Protecteur*, 139, 151, 164-166, 168, 171, 175, 215, 380, 383, *630, 634.
 Le *Protée*, 267, 307, 314, 609, 611, 639.
 La *Provence*, 80, 139, 152, 164, 165, 205, 218, 226, 352, 456, *607, 610, *630, 634, *645.
 La *Prudente*, 3, 127.
 Le *Puissant*, 10.
 Le *Pulvériseur*, 655, 660.
 Le *Railleur*, 438.
 La *Reconnaissance*, 571.
 Le *Réfléchi*, 217, 225, 326, 327, 329, 435, 609, *616, *637.
 La *Renommée*, 82, 180, 607, 610.
 La *Résolue*, 195, 299, *618, *636.
 Le *Richmond*, prise anglaise, 409.
 Le *Robuste*, 5, 91, 194, 199, 212, 225, 320, 337, 338, 379, 381, 383, 609, *617, *636.
 Le *Roland*, 91, 609, *617, 625.
 Le *Romulus*, prise anglaise, 359, 402, 403, 409, 413.
 Le *Royal Louis*, 320, 379, 382, 387, 448, 568.
 Le *Sagittaire*, 139, 151, 154, 164, 168, 169, 174, 197, 211, 217, 219, 223, 227, 391, 428, 466, *630.
 Le *Saint-Esprit*, 130, 135, 137, 199, 258, 261, 281, 427, 435, *618, *640, 649.
 Le *Saint-Michel*, 129, 338, 339, 528, 542, 543, 549, *616, 640, 643, *655, 656, 660.
 Le *Sartine*, 476, 477.
 Le *Sceptre*, 414, 415, 435, 648.
 Le *Scipion*, 435, 437, 575, 639, 648.

- Le *Séduisant*, 78, 611.
 Le *Sénégal*, prise anglaise, 173, 640.
 La *Sensible*, 95, 96, 111, 607, 618.
 Le *Sérapis*, 659.
 La *Sérieuse*, 443.
 Le *Sérieux*, 110, 641.
 Le *Serin*, 107, 108, 610.
 Le *Sévère*, 478, 500, 504, 522-525, 546, 622, 654, 657, 659, 674.
 La *Sibylle*, 372, 415, 437, 438, *618.
 La *Sirène*, 73.
 Les *Six Corps*, 576.
 Le *Solitaire*, 80, 84, 137, 438, *607, *618, 631, 639, 643.
 Le *Solide*, 452.
 Le *Souverain*, 53, 436, 612, 643, 648.
 Le *Sphinx*, 195, 225, 480, 483-488, 504, 513, 519, 526, 617, *636, *654.
 La *Subtile*, 654.
 La *Sultane*, 442, 607, 610.
 Le *Superbe*, 590.
 La *Surveillante*, 296-298, 310, 347, 358, 359, 413, 549, 575, 618, 645, 661.
 La *Sylphide*, 22, 75, 94, 250, 490, 605, 608, 610, 619, 640, 655.
 La *Terpsichore*, 73, 74, 80, 84, 272, *605, 608, 610, 640.
 Le *Terrible*, 319, 375, 379, 382, 387, 448, 568.
 Le *Thésée*, 613, 628.
 Le *Tigre*, 182.
 Le *Tonnant*, 139, 151, 173, 453, *629.
 La *Tourterelle*, 92, 181, 605.
 Le *Trident*, 453, 612.
 Le *Triomphant*, 336, 337, 345, 378, 416, 425, 434, 605, *643.
 Le *Triton*, 91, 129, 137, 347, 405, 575, 584, 606, 609, *618, 640, 641, 643.
 L'*Union*, 456.
 Le *Vaillant*, 139, 152, 405, *630, 649.
 Le *Vanneau*, 584.
 Le *Vengeur*, 197, 219, 326, 327, 338, 480, 483-485, 487-489, 496, 504, 511, 524, 530, 546, 549, *616, 636, *653, 654, 659.
 La *Vénus*, 588, 668.
 La *Victoire*, 639, 642, 643.
 Le *Vigilant*, 620.
 La *Ville de Paris*, 131, 133, 255, 261, 269, 281, 284, 333, 391, 407, 410, 422, 430-434, 479, *616, *639, *648.
 Le *Zélé*, 139, 151, 175, 227, 316, 317, 322, 399, 428, 430, 431, 471-473, *629, 632, 648.
 Le *Zéphyr*, 299, 605.
 Le *Zodiaque*, 80, 82, 370, 379, 383, *607, *617, 639.

ANGLAIS

- L'*Active*, 180, 549.
 L'*Alert*, 112, 115, 116.
 L'*Annibal* (anglais), 497. Voir l'*Hannibal*, prise anglaise.
 L'*Apollo*, 249.
 L'*Ardent*, 279, 575.
 L'*Arethusa*, 95, 101, 112, 118.
 L'*Argo*, 438, 575.
 L'*Ariel*, 223.
 Le *Barfleur*, 407, 422, 423, 431, 433.
 Le *Bedford*, 307, 422.
 Le *Bienfaisant*, 309.
 Le *Bristol*, 542.
 Le *Burford*, 513.
 Le *Canada*, 422.
 Le *Centurion*, 438.
 Le *Conqueror*, 339.
 Le *Cornwall*, 202, 204, 338.
 Le *Coventry*, 528, 539.
 Le *Crachefeu*, 296.

- L'Eagle*, 500.
L'Edgar, 378.
L'Egmond, 95.
L'Exeter, 500, 504.
L'Experiment, 223.
La Flora, 310, 628.
Le Formidable, 131, 132, 431-433.
Le Fox, 136, 627.
Le Grafton, 202, 204.
L'Hector, prise française, 417.
Le Hero, 484, 522.
Le Hussar, 438.
L'Iris, 359, 408, 409.
L'Isis, 170, 465, 512.
Le Jack, 414.
Le Janus, 331.
Le Jupiter, 137, 198.
La Licorne, 307.
Le Lion, 202, 205.
La Lively, 128.
Le London, 407, 437.
La Magicienne, 438.
Le Magnanimous, 507, 509.
La Medea, 137, 540, 548.
La Mermaid, 154.
Le Mildfort, 116.
La Minerva, 180, 646.
Le Monarch, 510.
Le Monmouth, 202, 204, 510, 511, 513.
Le Montagu, 337.
Le Nonsuch, 309, 373.
Le Preston, 168.
Le Prince George, 131.
La Princess, 407.
La Princess Royal, 337, 338.
La Prudente, 307.
Le Quebec, 296, 297.
Le Rainbow, 388.
Le Rambler, 296.
Le Ramillies, 318.
La Renown, 168.
La Resolution, 307, 422, 519.
Le Richmond, 409.
Le Robust, 118.
Le Romney, 477.
Le Romulus, 358.
La Rose, 154.
Le Royal George, 377.
Le Ruby, 352, 438, 631.
Le Russel, 393.
Le Saint-Alban, 172.
Le Sandwich, 337, 339.
La Santa Margarita, 417, 624.
Le Sceptre, 542.
Le Sénégal, 168.
Le Somerset, 175.
Le Southampton, 318.
Le Suffolk, 338.
Le Sultan, 507, 509, 522, 523, 542.
Le Superb, 500, 505, 510, 512.
La Thetis, 318.
Le Tor Bay, 437.
L'Ulysse, 347.
L'Unicorn, 347.
La Victory, 131.
La Vieille Angleterre, 296.
Le Warwick, 81.
- ESPAGNOLS
- L'Arrogante*, 383.
Le Fénix, 314.
Le San Isidro, 383.
Le San Miguel, 446.
La Santa Isabel, 383.
La Santísima Trinidad, 75, 261, 448.
Le San Vicente, 383.
- ÉTATS-UNIS
- Le Bonhomme Richard*, 107.
Le Merrimac, 358.
Le Monitor, 358.
Le Ranger, 106.
La Reprise, 93.
- MALTE (ORDRE DE)
- Le Saint-Antoine*, 456.

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES PRINCIPAUX NOMS GÉOGRAPHIQUES

- Achem (Atchin), 537, 538, 540.
Açores (les), 416.
Agde, 9.
Alais, 570.
Alger, 68, 69, 587.
Alverstoke, 115, 116.
Angola, 588.
Annapolis, 409.
Antigua, 420, 421, 424.
Antilles (les), 178-179.
Arkhangelsk, 103.
Auerstædt, 531.
Avès (îles de), 436.
Barbade (la), 336, 420, 421, 424, 426, 438.
Barnstaple, 243.
Batticaloa, 515, 517-519, 528, 529.
Batz (île de), 112, 249, 388.
Bayonne, 7, 596.
Beaucaire (foire de), 78.
Beaufort, 222.
Bélin, 319.
Bequia (îles), 211.
Bermudes (les), 352, 416.
Bodmin, 276.
Bombay, 537, 538, 543, 548.
Bordeaux, 7-9, 229, 439, 596.
Boston, 147, 148, 171-175, 435, 436.
Botany-Bay, 589.
Brenton (pointe) [Rhode Island], 354.
Brest, 5-10, 16, 23-25, 30, 50, 55, 229, 236, 439, 440, 562, 568, 569, 574, 584, 591, 592, 673.
Bretagne (états de), 55, 574.
Bridgetown, 183.
Brimstone Hill, 421, 423.
Bristol, 243, 252.
Brock Island, 170.
Cabinda, 589.
Cachacrou (fort), 182.
Cadix, 320, 345, 472, 594.
Caïques (les), 347.
Camplouis, 113.
Cancala, 23, 309.
Cap (Le) [Bonne-Espérance], 481, 549, 550.
Cap (le) Français. Voir Saint-Domingue.
Carénage (baie du) [Sainte-Lucie], 184, 186, 187.
Carriacou, 211.
Carrickfergus, 238.
Cette, 9.
Charleston, 215, 217, 223, 413.
Charlottetown, 182.
Chausey (îles), 303.
Chaussade (la), 57, 564, 673.
Chelambram, 506.
Cherbourg, 11, 238, 250, 558, 559-562, 584, 585, 589.
Chesapeake (la), 407-410, 576.

- Chester (É.-U.), 404.
 Choc (anse du) [Sainte-Lucie], 186.
 Clocheterie (la), 109.
 Cockspur (île), 218, 223.
 Cod (cap), 172.
 Conanicut (île), 162.
 Cork, 237, 238.
 Corogne (la), 256-258.
 Corse, 103, 104, 472.
 Corses (les), 394.
 Crefeld, 411.
 Cul-de-Sac (le grand) [Sainte-Lucie], 184-186.
 Dahomey, 301.
 Dartmouth, 241.
 Dauphin (le) [Sainte-Lucie], 196.
 Dogger Bank, 368.
 Dominique (la), 181-184, 428, 430, 509.
 Douit (île) [île de Wight], 127.
 Dublin, 236, 237.
 Dunkerque, 4, 66, 67, 100, 558, 559.
 Elkton, 405, 409.
 États-Unis (les), 146.
 Falmouth, 107, 272, 274, 276, 279.
 Ferrol (le), 74, 75.
 Floride, 346, 347.
 Folgoët (le), 113.
 Fort-Royal (Martinique), 94, 326, 327, 329, 335, 336, 393, 575.
 Fortuné (le morne) [Sainte-Lucie], 184.
 Gallop (île), 171.
 Gambie, 195.
 Gandjam, 539.
 Gardiner (baie), 360.
 Georges (île), 171.
 Gibraltar, 312-316, 318-322, 343, 441, 443-447, 455, 471.
 Glénans (les), 264.
 Gloucester (É.-U.), 404, 405, 412.
 Gøteborg, 103.
 Gosport, 251.
 Goudeleur, 506, 519-521, 523, 527, 528, 536, 537, 539, 542-548, 550, 575.
 Granville, 300, 302, 388.
 Grenade (la), 200, 210, 466, 467, 576.
 Grenadines (les), 211.
 Gros Ilet [Sainte-Lucie], 190, 335, 336, 340, 395, 427.
 Guérigny, 57.
 Guinée, 194, 195.
 Guyane, 425.
 Halifax, 105.
 Hampton, 358.
 Hartford, 355, 357.
 Harwich, 241.
 Havane (la), 344, 345, 397, 398, 435.
 Havre (le), 4, 39, 262, 264, 265, 560.
 Helfort, 276.
 Henlopen (cap), 154.
 Hôpital (morne de l') [la Grenade], 200, 207.
 Hougue (la), 559, 560.
 Hudson (baie d'), 414, 415, 435.
 Hull (presqu'île de), 171.
 Huntingdon, 402.
 Indret, 56, 564, 619, 673.
 Irlande, 234-238.
 Jamaïque (la), 180, 342, 343, 426, 434, 435, 449.
 Jersey, 298-300, 302, 303.
 Juida, 301.
 Kaïnardji (paix de), 77.
 Kamtchatka (le), 571.
 Karikal, 548.
 Kingsferry, 158.
 King's Road, 171.
 Kingston (Jamaïque), 209.
 Kingstown (Saint-Vincent), 197.
 Lagos, 454, 488.
 Landerneau, 23.
 Landévennec, 25, 562.
 Larache (el Araïch), 81, 84, 87, 309, 455.

- Lézerazziou (château de), 565.
 Long Branch, 157, 158.
 Lorient, 7, 8, 10, 25, 578, 592.
 Louisiane, 346.
 Lovell (île), 171.
 Madras, 497, 542, 545.
 Magne (le), 79.
 Malte, 451, 452, 454-456, 464, 465, 472, 548, 587.
 Manche (la), 125, 273, 275.
 Maroc (le), 68, 435, 456, 462.
 Marseille, 7-9, 576.
 Marstrand, 103.
 Milford, 243.
 Minorque, 441-443, 454.
 Miquelon, 414.
 Molène, 118.
 Molinier (anse) [la Grenade], 200.
 Moluques (les), 620.
 Montserrat (île de), 212, 424.
 Nantasket (île), 171.
 Nantes, 8.
 Narragansets (baie des), 162.
 Nassau (Bahama), 435.
 Negapatam, 502, 519-523, 575.
 Nevis. Voir Nièves.
 Newcastle. 304.
 New-Jersey (le), 161.
 Newport, 162, 166, 353.
 New-York, 160, 214.
 Nièves [Nevis], 421, 422, 424.
 Ogeechee (rivière), 218.
 Ossabaw (île d'), 218, 219.
 Padoue, 595.
 Paramus, 157.
 Patmos, 459.
 Pensacola, 344, 346, 347.
 Philadelphie, 148.
 Plouescat, 111, 113, 388.
 Plymouth. 241, 271, 272, 276, 278-280, 282, 283.
 Pointe de Galle, 518, 519.
 Pomègue (île de), 8.
 Pondichéry, 476-478, 499, 505, 506, 539, 546, 548.
 Porcs (les) [Cadix], 333.
 Port-au-Prince, 141.
 Port-Castries, 184.
 Port-Louis (île de France), 492, 493, 507, 516, 517, 528, 533, 537, 540, 549.
 Porto Cabello, 418, 436, 437.
 Porto Novo, 498, 500, 505-508, 539, 540, 544.
 Porto-Rico, 346, 434.
 Port-Royal (île de), 217, 222.
 Portsmouth, 239, 241, 251, 304.
 Portsmouth [É.-U.], 358, 359, 364, 412.
 Port-Vendres, 12.
 Praia, 133, 162, 480, 483, 486-489, 496, 505, 513, 516, 526, 551, 575.
 Providien, 431, 509, 512, 513, 515, 516.
 Prudence (île), 162.
 Pulaski (fort), 218.
 Quélern (presqu'île de), 584.
 Quincy (baie de), 171.
 Ravel (château de), 139, 143.
 Rhode Island, 162, 224, 350, 353.
 Rio de Janeiro, 145.
 Rochefort, 7, 8, 30, 568, 569, 592.
 Rochelle (la), 8.
 Rosbach, 411.
 Roseau (le), 182.
 Rothéneuf, 264.
 Roux (cap), 316.
 Ruelle, 56, 57, 564, 673.
 Romain (le), 310.
 Ryde, 239.
 Saba (île de), 213, 420.
 Sadras, 499, 505.
 Saïda, 457, 458, 625.
 Saint-Barthélemy (île), 196.
 Saint-Cannat (château de), 450.
 Saint-Christophe [Saint-Kitts] (île), 212, 420-422, 424, 425, 429, 575.
 Saint-Domingue, 180, 329, 396, 429, 430, 434, 437.

- Saint-Eustache, 372, 373, 378, 392, 393, 395, 420.
 Saint-Georges (baie de) [la Grenade], 201, 202, 203.
 Saint-Georges (fort), 498.
 Saint-Hélier, 298, 301, 303.
 Saint-Jean de Jérusalem (la L. de), 439.
 Saint-Kitts. Voir Saint-Christophe.
 Saint-Louis (Sénégal), 195.
 Saint-Malo, 8, 22, 262, 264, 562.
 Saint-Martin (île), 196, 420.
 Saint-Pétersbourg, 590.
 Saint-Pierre (île), 414.
 Saint-Servan, 23, 262.
 Saint-Tropez, 544, 574.
 Saint-Vincent (île), 197.
 Sainte-Hélène (île de) [É.-U], 217.
 Sainte-Lucie, 183-186, 189.
 Sainte-Rose (île), 347.
 Saintes (les), 428-430, 432, 439, 541, 576, 581, 605.
 Sakonnet (rivière), 162.
 Saldanha (baie), 491.
 Salon, 574.
 Sandy Hook, 153, 155, 156, 158, 160, 161.
 Salé 81, 455.
 Sapelo (île), 218.
 Saratoga, 99, 242.
 Savannah, 214-218.
 Sein (île de), 307, 437.
 Sénégal, 103, 104, 194, 195, 480, 482.
 Shetland (îles), 304.
 Shrewsbury (rivière de), 156, 159.
 Sidi-Ferruch (baie de), 316.
 Sierra-Leone, 195.
 Sisargas (les), 256, 257, 259, 260.
 Smyrne, 458, 459.
 Sorlingues (les), 136, 283, 284, 317, 385.
 Sound (Long Island), 161.
 Stavelot, 652.
 Sude (la), 458, 459.
 Surinam, 285.
 Tcheshmé, 10, 77, 458.
 Ténédos, 458.
 Terre-Neuve, 93, 105, 174, 414.
 Tilly, 411.
 Tobago, 394-396.
 Tor Bay, 241, 267, 376.
 Toulon, 7, 9-11, 30, 53, 138, 144, 550, 562, 568, 569, 574, 592.
 Trafalgar, 133, 502.
 Tranquebar, 518, 519, 542, 548, 674.
 Trianon, 2, 54, 564, 674.
 Trincomali, 497-499, 502, 505, 509, 518, 519, 521, 529, 530, 536, 537, 539-544, 547-551.
 Tulle, 57, 638.
 Tunis, 590.
 Turques (îles), 181.
 Tybee Beach, 218, 467.
 Union (île de l'), 211.
 Vanikoro, 589.
 Vannes, 570.
 Vaussieux, 104, 251, 300.
 Velez Malaga, 313.
 Versailles, 2, 4, 54.
 Vitylo, 590.
 Volta (la), 195.
 Waterford, 236, 237.
 Weser (le), 54.
 Westfield, 400.
 West-Point, 357.
 Whidah, 301.
 Wight (île de), 127, 238-241, 251, 252, 584.
 Williamsburg, 404-406, 409.
 Wilmington, 413, 418.
 Yeu (île d'), 309.
 Yorktown, 404-406, 408-412.
 Zaffarines (îles), 455.



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|------------------------|-----|
| AVANT-PROPOS | VII |
|------------------------|-----|

CHAPITRE I

LOUIS XVI ET LA MARINE

| | |
|--|---|
| Caractère de Louis XVI. — Goût de Louis XVI pour la marine et la géographie. — « Sa Majesté est très occupée de sa marine. » — Joseph II à Brest et à Toulon. — Visite dans les ports de Monsieur et du comte d'Artois. — Le comte du Nord en Bretagne. — Gustave III à Toulon. — Louis XVI restaurateur de la marine française. — L'obélisque de Port-Vendres | I |
|--|---|

CHAPITRE II

SARTINE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA MARINE

| | |
|---|----|
| Maurepas, premier ministre. — Renvoi de Boynes. — Turgot, secrétaire d'État de la Marine. — Dettes arriérées. — Sartine, secrétaire d'État de la Marine, août 1774. — Son passé de lieutenant général de police. — Ses collaborateurs à la Marine : Blouin, Fleurieu. — Sartine et d'Ennery. — Sartine veut être informé de tout. — Son voyage à Brest, août-septembre 1775 | 13 |
|---|----|

CHAPITRE III

SARTINE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA MARINE

(Suite)

La marine à la fin du règne de Louis XV et au début du règne de Louis XVI. — Ordonnance provisoire du 8 novembre 1774. — Les troupes de la marine. — Préparation d'ordonnances nouvelles. — Ordonnances du 27 septembre 1776. — Circulaires ministérielles des 5 et 6 novembre 1776. —

Rétablissement des gardes de la marine. — Les officiers bleus. — Esprit de corps des officiers. — Nombre excessif des officiers. — Promotions d'officiers généraux. — Misère des matelots. — Déficit des équipages. — L'hygiène à bord. — Les canonniers garde-côtes. — La forme de Toulon. — Constructions navales. — Indret, Ruelle, Tulle, Guérigny. — Dépenses de la Marine. — Difficultés avec la direction générale des Finances. — Renvoi de Sartine, octobre 1780.

26

CHAPITRE IV

LES PRÉLIMINAIRES DE LA GUERRE D'AMÉRIQUE

La France après le traité de Paris. — La question de Dunkerque. — Sentiments de Vergennes à l'égard de l'Angleterre. — Ses *Réflexions et Considérations*. — Escadre d'évolutions de 1775. — Guichen. — La Guerre et la Marine à Brest. — Croisières du Levant. — Escadre d'évolutions de 1776. — Du Chaffault de Besné. — Manœuvres dans la rade de Brest en 1777. — Prises faites par les Anglais. — Préparatifs de guerre. — Affaire de la *Sensible* et de l'*Egmond*. — La politique et l'opinion en France. — Alliance avec les États-Unis, 1778

64

CHAPITRE V

LES PREMIERS COUPS DE CANON

Ordre dans l'exposé des faits. — *Mémoire* de Vergennes à la cour d'Espagne sur les opérations navales. — Établissement d'un camp en Normandie. — Erreur stratégique initiale. — Le premier salut au pavillon des États-Unis. — Croisières de La Pérouse. — Les Chadeau de La Clocheterie. — Le duel de la *Belle Poule* et de l'*Arethusa*, 17 juin 1778. — Prise par les Anglais du *Coureur*, de la *Licorne*, de la *Pallas*. — Louis XVI ordonne de « courre sus » aux vaisseaux anglais, 10 juillet 1778

101

CHAPITRE VI

LE COMBAT D'OUessant

Armement d'une escadre à Brest. — Lettre du ministre. — D'Orvilliers. — Sortie de l'escadre, 8 juillet 1778. — Manœuvres de l'escadre. — Combat d'Ouessant, 27 juillet 1778. — Caractère négatif de cette journée. — L'opinion

publique à Paris. — Nouvelle sortie de l'escadre, août-septembre 1778. — Fin de la campagne de 1778. 121

CHAPITRE VII

LA CAMPAGNE DE D'ESTAING EN AMÉRIQUE. — 1^o DE TOULON
A LA DELAWARE

Départ de Toulon de l'escadre de d'Estaing, 13 avril 1778. — Le comte d'Estaing. — La guerre navale offensive. — Difficultés de l'expédition de d'Estaing. — Sentiments des Américains; la *Nymphe* à Boston. — Lenteur de la traversée. — Inégalité de marche des vaisseaux. — Arrivée à la Delaware, 7 juillet. — Les Anglais repliés sur New-York. — Départ de d'Estaing pour Sandy Hook 138

CHAPITRE VIII

LA CAMPAGNE DE D'ESTAING EN AMÉRIQUE. — 2^o SUR LES COTES
DES ÉTATS-UNIS

D'Estaing devant Sandy Hook, 11-22 juillet (1778). — Les pilotes américains. — Défaut d'accès de la baie de New-York. — D'Estaing devant Newport, 29 juillet-22 août. — Apparition de l'escadre de Howe. — D'Estaing à sa poursuite. — Retour à Newport. — Départ pour Boston. — D'Estaing à Boston, 28 août-3 novembre. — Rapports avec les habitants de Boston. — Projet de Suffren d'une campagne à Terre-Neuve. — Départ de l'escadre pour les Antilles. 156

CHAPITRE IX

LA CAMPAGNE DE D'ESTAING EN AMÉRIQUE. — 3^o AUX ANTILLES :
SAINTE-LUCIE

Importance stratégique des Antilles. — Combats isolés. — Prise de la Dominique par Bouillé, 7 septembre 1778. — Gaspard Vence. — Jonction de Barrington et de Hotham. — Les Anglais devant Sainte-Lucie. — Arrivée de d'Estaing à la Martinique, 9 décembre. — D'Estaing devant Sainte-Lucie, 15-29 décembre. — Sainte-Lucie prise par les Anglais, 30 décembre. — Mésintelligence de d'Estaing et de Bouillé. 178

CHAPITRE X

LA CAMPAGNE DE D'ESTAING EN AMÉRIQUE. — 4^o AUX ANTILLES :
LA GRENADE

Arrivée à la Martinique de la division de Grasse, 19 février 1779. — Vaudreuil et Lauzun au Sénégal. — Arrivée à la Martinique de la division de Vaudreuil, 26 avril. — Prise de Saint-Vincent par Trolong Du Romain, 17 juin. — Arrivée à la Martinique de la division de La Motte-Picquet, 27 juin. — Descente de d'Estaing à la Grenade; prise de l'île, 3-4 juillet. — Bataille navale de la Grenade, 6 juillet 1779. — Occupation des Grenadines par Suffren. — D'Estaing devant Saint-Christophe, 22 juillet; au Cap, 31 juillet; à la rivière de Savannah, 31 août 193

CHAPITRE XI

LA CAMPAGNE DE D'ESTAING EN AMÉRIQUE. — 5^o SUR LES COTES
DE LA GÉORGIE

L'escadre française devant la rivière de Savannah. — Blocus des côtes. — Dangers courus par l'escadre. — Opérations de terre à Savannah, 15 septembre-18 octobre. — Prise de l'*Experiment*. — Évacuation de Rhode Island par les Anglais. — Dislocation de l'escadre. — Le *Languedoc* de retour à Brest, 7 décembre 1779. — Propositions de d'Estaing pour quelques commandants. — D'Estaing et l'opinion. 216

CHAPITRE XII

LA CAMPAGNE DE LA MANCHE EN 1779. — 1^o LES PROJETS
DE DESCENTE EN ANGLETERRE

Caractères de la campagne de 1779. — Projets de Wall sur l'Irlande. — Projet de Dumouriez sur l'île de Wight et Portsmouth. — Mémoires de Hamilton. — Projet du comte de Broglie. — Mémoire de La Rozière. — Projet franco-espagnol. — Convention définitive signée à Madrid, 12 avril 1779 231

CHAPITRE XIII

LA CAMPAGNE DE LA MANCHE EN 1779. — 2^o LA CONCENTRATION
ET L'ENTRÉE EN MANCHE

Les camps de Saint-Malo et du Havre. — Le comte de

Vaux. — Demandes d'enrôlement. — D'Orvilliers et Córdoba. — Sortie de l'escadre de d'Orvilliers, 3 juin 1779. — Les Français aux Sisargas, 10 juin-30 juillet. — Jonction avec les Espagnols. — Marche de l'armée combinée. — Impatience et inquiétude à Saint-Malo et au Havre. — L'armée navale à la hauteur d'Ouessant. — Demandes de d'Orvilliers. — L'armée navale entre en Manche, 16 août . . . 249

CHAPITRE XIV

LA CAMPAGNE DE LA MANCHE EN 1779. — 3^e LA RENTRÉE
A BREST

D'Orvilliers devant Plymouth. — Sa connaissance insuffisante de la navigation de la Manche. — Changement dans le plan de campagne. — Prise de l'*Ardent*. — D'Orvilliers au large du cap Lizard. — Épidémie meurtrière. — Conseil de guerre du 25 août. — Retour devant Plymouth. — Opérations de chasse. — Rentrée de l'escadre à Brest, 14 septembre. — Fin de la campagne. — Les responsabilités. . 271

CHAPITRE XV

LES OPÉRATIONS SUR LES COTES DE FRANCE, 1779-1780

Combat de la *Surveillante* et du *Quebec*, 6 octobre 1779. — Du Couëdic. — Projets sur les îles anglo-normandes. — Tentative de Nassau-Siegen sur Jersey, avril-mai 1779. — Descente de Rullecourt à Saint-Hélier, 6 janvier 1781. — Projets d'opérations contre l'Angleterre. — Escadre de Du Chaffault en rade de Brest, 1780. — Combats isolés : le *Protée*, de Du Chilleau; la *Capricieuse*, de Le Breton de Ransanne; la *Belle Poule*, de Kergariou; la *Nymphe*, de Du Romain; la *Minerve*, de Grimouard. 295

CHAPITRE XVI

LE COMMENCEMENT DU SIÈGE DE GIBRALTAR, 1779-1780

Croisières dans la Méditerranée, 1778. — La question de Gibraltar. — Débuts du siège, juillet 1779. — Rodney ravitaille Gibraltar, janvier 1780. — La division de Bausset à Cadix. — Croisière de Suffren. — D'Estaing à Cadix. — Concentration des escadres françaises à Cadix, octobre 1780. — Retour à Brest, janvier 1781. — Critiques de d'Estaing sur l'état de la marine. 311

CHAPITRE XVII

LES OPÉRATIONS AUX ANTILLES, 1780

Combat de La Motte-Picquet et de Parker dans la rade de Fort-Royal, 18 décembre 1779. — La Motte-Picquet passe à Saint-Domingue, mars 1780. — Arrivée à la Martinique de l'escadre de Guichen, 22 mars 1780. — Ses trois combats contre Rodney, 17 avril, 15 mai, 19 mai 1780. — Arrivée de l'escadre espagnole de Solano. — Départ pour l'Europe de Guichen et de La Motte-Picquet, août 1780. — Monteil commande l'escadre des Antilles. — Sa jonction avec Solano. — Prise de Pensacola, 9 mai 1781. 325

CHAPITRE XVIII

L'ESCADRE DE TERNAY AUX ÉTATS-UNIS, 1780-1781

Départ de Brest de l'escadre de Ternay et de l'armée de Rochambeau, 2 mai 1780. — Épisodes de la traversée. — Arrivée à Newport, 11 juillet. — Immobilité des Français. — Conférence de Hartford. — Mort de Ternay, 15 décembre 1780. — Des Touches commandant provisoire de l'escadre. — Croisière de Le Gardeur de Tilly, février-mars 1781. — Combat des escadres de Des Touches et d'Arbuthnot, 16 mars 1781. — Arrivée de Barras de Saint-Laurent, mai 1781. 349

CHAPITRE XIX

LES OPÉRATIONS SUR LES CÔTES DE FRANCE, 1781-1782

La déclaration de la neutralité armée, 1780. — Le combat du Dogger Bank, 5 avril 1781. — La guerre de course. — La Motte-Picquet enlève le convoi de Saint-Eustache, 2 mai 1781. — Guichen passe à Cadix, juillet 1781. — Croisière de l'escadre combinée commandée par Córdoba, juillet-septembre 1781. — Convoi de Guichen enlevé par Kempenfelt, 12 décembre 1781. — Croisière de La Motte-Picquet, février 1782. — Perte du *Pégase* et de l'*Actionnaire*, 21 avril 1782. — La Motte-Picquet et ses équipages. — Guichen passe à Cadix, mars 1782. — Croisière de l'escadre combinée commandée par Córdoba, juin-septembre 1782. — Poursuite de Howe par La Motte-Picquet, 12 juillet 1782. — Perte de l'*Hébé*, 4 septembre 1782. 366

CHAPITRE XX

LA CAMPAGNE DE GRASSE EN AMÉRIQUE. — 1° AUX ANTILLES :
TOBAGO

Le comte de Grasse. — Son départ de Brest, 22 mars 1781.
— Combat de la Martinique, 29 avril. — Prise de Tobago,
2 juin. — Arrivée au Cap Français, 16 juillet. — Lettre
de Barras et réponse de Grasse. — Arrivée de l'escadre
de Grasse au cap Henry, 30 août. 389

CHAPITRE XXI

LA CAMPAGNE DE GRASSE EN AMÉRIQUE. — 2° SUR LES COTES
DES ÉTATS-UNIS

Arrivée de Barras à Newport, 10 mai 1781. — Envoi de la
Concorde aux Antilles. — Croisière de La Villebrune dans
le Sound. — Départ de Barras de Newport, 25 août. —
Marche par terre et par mer vers la Chesapeake. — Arrivée
de Grasse au cap Henry, 30 août. — Combat de la Che-
sapeake, 5 septembre. — Arrivée de Barras au cap Henry,
11 septembre. — *Cornwallis TAKEN*, 19 octobre 1781. —
Départ de Grasse pour les Antilles, 4 novembre. — Croi-
sière de La Pérouse à l'île Royale, juillet 1781. — La
campagne de la baie d'Hudson, août 1782. — Passage
en Amérique de la *Sibylle*, de l'*Aigle*, de la *Gloire*, de la
Danaé. — Vaudreuil à Boston, août-décembre 1782. —
Rapatriement des troupes françaises. 399

CHAPITRE XXII

LA CAMPAGNE DE GRASSE EN AMÉRIQUE. — 3° AUX ANTILLES :
LES SAINTES

Prise de Saint-Eustache par Bouillé, 15 novembre 1781. —
Expédition de Grasse contre Saint-Christophe, janvier-
février 1782. — Combat de Saint-Christophe, 25 janvier. —
Kersaint à la Guyane. — Concentration aux Antilles des
escadres de France et d'Angleterre. — Projet franco-esp-
agnol sur la Jamaïque. — Départ de Grasse de Fort-Royal,
8 avril. — Combat du 9 avril. — Bataille des Saintes,
12 avril 1782. — Vaudreuil conduit l'escadre au Cap, puis à
Boston. — Nouveau projet franco-espagnol sur la Jamaïque.

- L'escadre à Porto Cabello, janvier-avril 1783. — Rentrée de l'escadre de Vaudreuil à Brest, 17 juin 1783. — Derniers combats aux Antilles : le *Scipion*, la *Sibylle*, le *Solitaire*.
— Dons patriotiques après la bataille des Saintes 419

CHAPITRE XXIII

LA FIN DU SIÈGE DE GIBRALTAR, 1781-1783

- Expédition espagnole de Minorque, juillet 1781. — Prise de Mahon par Crillon, 4 janvier 1782. — Les frégates de Toulon à l'affaire de Minorque. — Darby ravitaille Gibraltar, avril 1781. — Les batteries flottantes de d'Arçon. — Désastre du 13 septembre 1782. — Howe ravitaille Gibraltar, octobre 1782. — Combat du cap Spartel, 20 octobre. — D'Estaing à Cadix. — Préliminaires de paix, 20 janvier 1783 441

CHAPITRE XXIV

SUFFREN. — 1^o JUSQU'A LA CAMPAGNE DES INDES

- Naissance de Suffren, 17 juillet 1729. — L'ordre de Malte. — Suffren, garde-marine, 30 octobre 1743. — Le combat de L'Étanduère. — Suffren, enseigne de vaisseau, 1^{er} avril 1748; lieutenant de vaisseau, 15 mai 1756. — Ses campagnes. — Mémoire sur le Maroc. — Suffren, capitaine de vaisseau, 18 août 1767. — Croisière de la *Mignonne*, 1772. — Croisières de l'*Alcmène* et du *Fantasque*. — Campagne d'Amérique. — Notes de 1780 sur des questions militaires. — Croisière du *Zélé*. — Suffren à Brest, 1781 450

CHAPITRE XXV

SUFFREN. — 2^o PRAIA

- Les Français dans l'Inde de 1778 à 1781. — Départ de Brest de Suffren, 22 mars 1781. — Son escadre. — Ses instructions. — Le combat de Praia, 16 avril 1781. — Séjour au Cap, 20 juin-26 août. — Arrivée à Port-Louis, 25 octobre. — Départ pour l'Inde, 7 décembre 476

CHAPITRE XXVI

SUFFREN. — 3^o SADRAS ET PROVIDIEN

- Suffren, chef d'escadre. — Prise de l'*Hannibal*. — Combat de Sadras, 17 février 1782. — Premières relations de Suffren

avec Haïder Ali. — Débarquement des troupes. — L'escadre à Porto Novo, 21 février-23 mars. — Combat de Providien, 12 avril 1782. — Les deux escadres en présence 495

CHAPITRE XXVII

SUFFREN. — 4^o NEGAPATAM ET TRINCOMALI

Suffren à Batticaloa, 30 avril-3 juin 1782. — Il décide de rester dans l'Inde. — Suffren à Tranquebar, 5-20 juin. — Suffren à Goudelour, 20 juin-3 juillet. — Nouvelles relations avec Haïder Ali. — Combat de Negapatam, 6 juillet 1782. — Incident du *Sévère*. — Renvoi d'officiers. — Suffren à Goudelour, 8 juillet-1^{er} août. — Entrevues de Suffren et de Haïder Ali. — Suffren à Batticaloa, 9-23 août. — Arrivée de renforts. — Prise de Trincomali, 25-31 août. — Combat de Trincomali, 3 septembre 1782. — Nouveau renvoi d'officiers. 515

CHAPITRE XXVIII

SUFFREN. — 5^o GOUDELOUR

Perte de l'*Orient* et du *Bizarre*. — Suffren à Achem, 2 novembre-20 décembre 1782. — Suffren à Gandjam, 8 janvier 1783. — Jonction à Trincomali avec la division de Peynier et de Bussy, 10 mars. — Réparation de l'escadre à Trincomali. — Conseil de guerre du 10 juin. — Évolutions sur la côte. — Combat de Goudelour, 20 juin 1783. — Nouvelle de la paix. — Dislocation de l'escadre. — Retour du *Héros* à Toulon, 26 mars 1784 536

CHAPITRE XXIX

CASTRIES, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA MARINE

Castries succède à Sartine, octobre 1780. — Son rapport sur Suffren et la campagne de l'Inde. — Travaux à Dunkerque. — La rade de Cherbourg. — Voyage de Louis XVI à Cherbourg, juin 1786. — Adoption de types uniformes de bâtiments de guerre. — Ordonnance sur les classes, 1784. — Ordonnances et règlements du 1^{er} janvier 1786. — Monuments officiels en l'honneur de la guerre d'Amérique. — Difficultés financières de Castries. — Sa retraite, août 1787. 553

CHAPITRE XXX

LA MARINE A LA VEILLE DE LA RÉVOLUTION

| | |
|---|-----|
| La Luzerne, secrétaire d'État de la Marine, 1787. — Institution du Conseil de la Marine, 1788. — Bruits de guerre en 1787. — Suffren, commandant de l'armée navale dans l'Océan, 1787. — Les ambassadeurs de Tippou Sahib. — Mort de Suffren, 8 décembre 1788. — Croisières d'évolutions. — Travaux des officiers. — État de la flotte en 1789. — Affaire des enseignes de Cadix. — Esprit d'orgueil, de jalousie et d'insubordination. | 580 |
|---|-----|

APPENDICE

| | |
|--|-----|
| Abréviations employées dans l'Appendice | 604 |
| I | |
| Escadre de Guichen, 1775 | 605 |
| II | |
| Escadre de Du Chaffault, 1776. | 607 |
| III | |
| « Destination et Mouvements des vaisseaux, frégates, corvettes et flûtes du roi, actuellement armés, » 20 mai 1777 . . . | 609 |
| IV | |
| Armée navale de d'Orvilliers, 1778 | 615 |
| V | |
| Escadre de d'Estaing, 1778. | 629 |
| VI | |
| Renforts envoyés à d'Estaing, 1779 | 636 |
| VII | |
| Escadre de d'Orvilliers, 1779 | 639 |
| VIII | |
| Escadre du chevalier de Fabry, 1778 | 642 |
| IX | |
| Escadre de Guichen, 1780 | 643 |

| | | |
|--|------|-----|
| | X | |
| Escadre de Ternay, 1780. | | 645 |
| | XI | |
| Escadre de Grasse, 1781 | | 648 |
| | XII | |
| Famille de Suffren. | | 651 |
| | XIII | |
| Escadre de Suffren | | 653 |
| | XIV | |
| Liste des officiers de la marine royale au 1 ^{er} janvier 1787. | | 662 |
| ADDITIONS ET CORRECTIONS | | 673 |
| TABLES. | | |
| I. Table alphabétique des noms de personnes. | | 675 |
| II. Table alphabétique des noms de bateaux | | 699 |
| III. Table alphabétique des principaux noms géographiques. | | 705 |







Author **Lacour-Gayet, Georges** **130314.** HF.
L1458ma
Title **La marine militaire de la France sous le règne
de Louis XVI.**

UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

Do not
remove
the card
from this
Pocket.

Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File."
Made by LIBRARY BUREAU

